SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

FISHERIES AND OCEANS

Chair:
The Honourable FABIAN MANNING

Tuesday, May 1, 2018
Thursday, May 3, 2018

Issue No. 30

Consideration of a draft agenda (future business)

and

Thirtieth and thirty-first meetings:

Study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

PÊCHES ET DES OCÉANS

Président :
L'honorable FABIAN MANNING

Le mardi 1er mai 2018
Le jeudi 3 mai 2018

Fascicule nº 30

Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)

et

Trentième et trente et unième réunions :

Étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

54009-54031

STANDING SENATE COMMITTEE ON FISHERIES AND OCEANS

The Honourable Fabian Manning, *Chair*

The Honourable Marc Gold, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Christmas
Coyle
* Day
(or Mercer)
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
Hartling
McInnis
Munson
Plett
Poirier
Raine
Ringuette
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Hartling replaced the Honourable Senator Deacon (*April 26, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES PÊCHES ET DES OCÉANS

Président : L'honorable Fabian Manning

Vice-président : L'honorable Marc Gold

et

Les honorables sénateurs :

Christmas
Coyle
* Day
(ou Mercer)
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
Hartling
McInnis
Munson
Plett
Poirier
Raine
Ringuette
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Hartling a remplacé l'honorable sénatrice Deacon (*le 26 avril 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2018
(66)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:46 p.m., in room 257, East Block, the deputy chair, the Honourable Marc Gold, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Christmas, Coyle, Gold, Hartling, McInnis, Munson and Raine (7).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESS:

Strathcona Regional District (Area C):

Jim Abram, (Elected) Electoral Area Representative, Discovery Islands-Mainland Inlets (by video conference).

The deputy chair made a statement.

Mr. Abram made a statement and answered questions.

At 6:50 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, May 3, 2018
(67)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:34 a.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Fabian Manning, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Christmas, Coyle, Gold, Hartling, Manning, Munson, Poirier, Raine and Ringuette (9).

In attendance: Odette Madore, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 1er mai 2018
(66)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 46, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Marc Gold (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Christmas, Coyle, Gold, Hartling, McInnis, Munson et Raine (7).

Également présents : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

District régional de Strathcona (Zone C) :

Jim Abram, (élu) représentant de zone électorale, Discovery Islands-Mainland Inlets (par vidéoconférence).

Le vice-président prend la parole.

M. Abram fait une déclaration et répond aux questions.

À 18 h 50, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 3 mai 2018
(67)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 34, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Fabian Manning (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Christmas, Coyle, Gold, Hartling, Manning, Munson, Poirier, Raine et Ringuette (9).

Également présents : Odette Madore, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, April 14, 2016, the committee continued its study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

WITNESS:

Northern Air Transport Association:

Glenn Priestley, Executive Director.

The chair made a statement.

Mr. Priestley made a statement and answered questions.

At 9:33 a.m., the committee suspended.

At 9:38 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 9:58 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 14 avril 2016, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 4 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Northern Air Transport Association :

Glenn Priestley, directeur général.

Le président prend la parole.

M. Priestley fait une déclaration et répond aux questions.

À 9 h 33, la séance est suspendue.

À 9 h 38, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 9 h 58, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Chantal Cardinal

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 1, 2018

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 5:46 p.m. to study on Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities.

Senator Marc Gold (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: Good evening. My name is Marc Gold, senator from Quebec. I'm pleased to chair this meeting. Before I give the floor to the witness, let me invite the members of the committee to introduce themselves, starting to my left.

Senator Christmas: Dan Christmas from Nova Scotia.

Senator McInnis: Tom McInnis from Nova Scotia.

Senator Coyle: Mary Coyle from Nova Scotia.

Senator Raine: Nancy Raine from British Columbia.

The Deputy Chair: Thank you, senators. I suspect we'll be joined by a few other senators in due course.

For those who are watching on television or online, you may know the committee is continuing its study on maritime search and rescue activities, focusing on current challenges and opportunities.

This evening we're pleased to welcome, by video conference, Jim Abram, the Electoral Area Representative, Discovery Islands-Mainland Inlets, and a former lighthouse keeper.

Thank you, Mr. Abram, for joining us. We're very glad to have you with us. I understand you have some opening remarks. Following those, members of the committee, I'm sure, will have questions for you. Mr. Abram, the floor is yours. Welcome.

Jim Abram, (Elected) Electoral Area Representative, Discovery Islands-Mainland Inlets, Strathcona Regional District (Area C): Good evening to all of you and thank you very much, Mr. Chairman, honourable members and staff.

This is an incredible opportunity for me to share my views and experiences with you. I was privileged last time to have accompanied the committee that was put together a number of years ago to visit some of the sites in B.C. regarding the staffing of light stations.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 1er mai 2018

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 17 h 46, pour étudier les activités de recherche et sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Le sénateur Marc Gold (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Bonsoir. Je m'appelle Marc Gold, et je suis un sénateur du Québec. Je suis ravi de présider cette réunion. Avant de céder la parole au témoin, j'invite mes collègues à se présenter, en commençant par ma gauche.

Le sénateur Christmas : Dan Christmas, de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur McInnis : Tom McInnis, de la Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Coyle : Mary Coyle, de la Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Raine : Nancy Raine, de la Colombie-Britannique.

Le vice-président : Merci, chers collègues. Je crois que plusieurs autres sénateurs se joindront à nous plus tard.

Je précise pour ceux qui regardent la réunion à la télévision ou en ligne que le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritime, y compris les défis et les possibilités qui existent.

Ce soir, nous sommes heureux d'accueillir par vidéoconférence M. Jim Abram, qui est représentant de zone électorale de Discovery Islands-Mainland Inlets et ancien gardien de phare.

Merci de vous joindre à nous, monsieur Abram. Nous sommes très heureux de vous accueillir. Je crois savoir que vous avez préparé une déclaration préliminaire. Après votre déclaration, les membres du comité auront sans doute des questions pour vous. La parole est à vous, monsieur Abram. Bienvenue.

Jim Abram, (élu) représentant de zone électorale, Discovery Islands-Mainland Inlets, District régional de Strathcona (Zone C) : Bonsoir à tous. Merci beaucoup, monsieur le président. Merci également aux membres du comité et au personnel.

Je suis heureux d'avoir l'occasion extraordinaire de vous faire part de mes observations et de mon expérience. Il y a quelques années, j'ai eu le privilège d'accompagner une délégation du comité lors d'une tournée de divers sites en Colombie-Britannique dans le cadre d'une étude sur les stations de phare gardées.

The report you produced after that fact-finding mission is still, to this day, one of the finest and most comprehensive reports ever produced on the subject. Your work certainly had a great impact on the minister of the day, and the program to remove staff was cancelled. I'm sure it was due to the valuable information contained in that document called *Seeing the Light*.

I can only hope the findings of this committee will have similar results with the present minister and present government.

By way of introduction, my name is Jim Abram and I am an elected local government member from the Strathcona Regional District. I represent a long and challenging stretch of the B.C. coastline, called the Discovery Islands-Mainland Inlets, Area C, and it comprises more than 1 million square kilometres of land and water, connecting countless inlets and islands along over 27,000 kilometres of B.C. coastline.

I served on the executive of the Union of B.C. Municipalities for 14 years and was the president of that group. The UBCM represents all 195 local governments in the province of British Columbia. I was first elected to local government in 1988 and have served continuously since then.

I served as a lightkeeper along with my family from 1978 until I retired in 2003. I am very proud of that. I was the founder of the B.C. Lightkeepers Local of the Public Service Alliance of Canada and served as its president since its inception. My family and I have devoted our lives to public service and have led every campaign to stop ill-conceived plans and reduce service to the people of the coast and this nation. Removal of staff from the lights was just one of those campaigns.

We care deeply about the coast, the people who live on it, work on it and recreate on it. We also understand the considerable economic benefit to our province and our nation that this coast provides and we will defend that as well.

I've spoken out every time that a misguided program has been proposed by bureaucrats who do not understand the importance of safety services provided on this coast, and I will continue to do so. The public expects it of me, and I could not live with myself if I did not speak out when the people of this coast are at risk of losing yet another piece of their safety net and possibly their lives.

That's what brings me here today. I appreciate the invitation. Another reason I am here is due to the fact the Coast Guard continues to gag its employees, all of them. The management have been ordered by their minister to cease this practice, and to

Le rapport que vous avez produit dans la foulée de cette mission d'information demeure à ce jour l'un des rapports les plus pertinents et les plus exhaustifs jamais produits sur le sujet. Votre travail a de toute évidence fortement influencé le ministre de l'époque, et le programme d'élimination des postes de gardiens de phare a été annulé. Je suis certain que cela découle des informations pertinentes contenues dans ce document, intitulé *Pleins feux sur les phares gardés de la Colombie-Britannique et de Terre-Neuve-et-Labrador*.

J'espère que les conclusions de ce comité auront autant d'influence auprès du ministre et du gouvernement actuels.

Permettez-moi de me présenter. Je m'appelle Jim Abram et je suis un membre élu du gouvernement local du district régional de Strathcona. Le secteur que je représente est une longue bande de 27 000 kilomètres du littoral de la Colombie-Britannique, une région difficile, la Zone C de Discovery Islands-Mainland Inlets, un territoire de plus d'un million de kilomètres carrés de terre et d'eau formé d'innombrables passages et îles.

J'ai siégé au conseil d'administration de l'Union of British Columbia Municipalities pendant 14 ans, notamment à titre de président. Cet organisme représente l'ensemble des 195 administrations municipales de la province de la Colombie-Britannique. J'ai été élu à l'administration locale pour la première fois en 1988, et je siège sans interruption depuis.

J'ai été gardien de phare, en compagnie de ma famille, de 1978 jusqu'à ma retraite, en 2003. J'en suis très fier. J'ai fondé et présidé les B.C. Lightkeepers, une section de l'Alliance de la fonction publique du Canada. Ma famille et moi avons consacré notre vie au service public et avons mené toutes les batailles pour lutter contre des plans mal conçus visant à réduire les services à la population côtière et à la population du pays. L'une de ses campagnes concernait la suppression des postes de gardiens de phare.

Nous avons un profond attachement à la région côtière, aux gens qui y habitent, qui y travaillent et qui viennent y pratiquer leurs loisirs. Nous sommes aussi conscients des avantages économiques considérables que représente la côte pour la province et pour le pays, et nous sommes déterminés à les préserver.

J'ai toujours dénoncé les programmes malavisés proposés par des fonctionnaires qui ne comprennent pas l'importance des services de sécurité fournie sur la côte Ouest, et je continuerai de le faire. C'est ce que le public attend de moi. J'aurais de la difficulté à me regarder en face si je n'intervenais pas alors que les gens de la côte risquent de perdre un autre élément de leur filet de sécurité et, possiblement, leur vie.

Voilà ce qui m'amène ici aujourd'hui. Je vous remercie de l'invitation. Je suis aussi ici parce que la Garde côtière continue de museler tous ses employés, sans exception. Le ministre responsable a ordonné à la direction de la Garde côtière de

this very day, there is not a Coast Guard employee who does not fear for their job or their security due to the continuation of that gag order. They are terrified. They go through me.

You would be far better served by having members of the search and rescue stations, the Marine Communications and Traffic Services stations, along with the individual lightkeepers, testify before you about the inadequacies of the safety services on this coast — inadequacies that are a product of bureaucratic policy, not political direction.

I must make that clear. This comes from the lower levels through the upper levels and is advice to the minister. He or she doesn't come up with the programs.

I've gone through about 30 years of fighting to keep staff on light stations due to the incredible service they perform efficiently, reliably and cost effectively. Yet Coast Guard managers insisted that they were unnecessary. The Senate committee that wrote *Seeing the Light* had a different opinion and convinced the government of the day to adopt their recommendations.

The agenda for this committee today is incredibly broad. Marine and aviation safety are incredibly important to the people of the coast and elsewhere. So where do I start? I really troubled with this over the last number of days. There's so much.

I'll begin with the fact many providers of safety services on this coast come to me to tell me of the things that need to change. They tell me of the services being lost and the consequences of those actions.

As an example, with regard to communications, the loss of the Comox Marine Communications and Traffic Services station on the East Coast of Vancouver Island. It was situated roughly midway up the Georgia Basin, also called the Salish Sea, and was one of the busiest stations on this coast outside of Vancouver and Victoria. It was closed in May of 2016 with the tragic loss of valued marine radio coverage for boaters and aviators, and the loss of one more weather reporting station, which it also was.

Weather conditions in this area are on a dividing line between north and south in the basin and was a crucial piece of information to boaters. This is gone now. But more important is the loss of the dependable radio communications that covered the entire Georgia Basin and all of the inlets and islands that spread to the north and east of the station that I represent.

mettre fin à cette pratique, mais encore aujourd'hui, il n'y a pas un seul employé de la Garde côtière qui ne craint pas de perdre son emploi ou sa sécurité en raison du maintien de ce bâillon. Ils sont terrifiés et me demandent de m'exprimer en leur nom.

Vous seriez beaucoup mieux servis en convoquant des membres du personnel des stations de recherche et de sauvetage — les stations des Services de communication et de trafic maritimes — et des gardiens de phare pour discuter des lacunes des services de sécurité sur la côte, lacunes qui résultent de politiques bureaucratiques et non d'une orientation politique.

Je tiens à ce que ce soit clair. Ce sont là des recommandations provenant des échelons inférieurs présentées au ministre par l'intermédiaire de la haute direction. Les programmes ne sont pas créés à l'initiative du ministre.

J'ai milité pendant presque 30 ans pour le maintien en poste des gardiens de phare, car ces gens assurent la prestation de services remarquables de façon efficace, fiable et peu coûteuse. Malgré tout, les gestionnaires de la Garde côtière insistaient pour dire qu'on n'avait pas besoin d'eux. Le comité sénatorial qui a rédigé le rapport mentionné précédemment n'était pas de cet avis et a convaincu le gouvernement de l'époque d'accepter ses recommandations.

Le sujet qui figure à l'ordre du jour du comité aujourd'hui est extrêmement vaste. La sécurité maritime et aérienne revêt une grande importance pour les gens de la côte, notamment. Par où commencer? C'est une question à laquelle j'ai beaucoup réfléchi ces derniers jours. Il y a tant de choses à dire.

Je dirai d'abord que de nombreux fournisseurs de services de sécurité de la côte Ouest ont communiqué avec moi pour me parler de ce qui doit changer. On me parle des pertes de services et des conséquences que cela entraîne.

Prenons un exemple lié aux communications, la fermeture du centre des Services de communication et de trafic maritimes de Comox, sur la côte est de l'île de Vancouver. Le centre était situé vis-à-vis du milieu du bassin de Géorgie, qu'on appelle aussi la mer des Salish. C'était l'une des stations les plus occupées de la côte, hormis celles de Vancouver et de Victoria. La station a été fermée en mai 2016, entraînant malheureusement la perte d'une couverture radio marine de grande importance pour les navigateurs et les aviateurs ainsi que la perte d'une autre station d'observation météorologique, qui était un autre de ses rôles.

Cette zone constitue la ligne de démarcation nord-sud du bassin, là où se chevauchent deux régimes météorologiques. La station offrait des informations essentielles aux navigateurs, mais tout cela est maintenant perdu. Toutefois, ce qui est plus important encore, c'est la perte d'un réseau de communication radio fiable qui couvrait l'ensemble de la baie de Géorgie ainsi que tous les passages et les îles au nord et à l'est de la station que je représente.

The workload of that station has now been spread between the other stations at Prince Rupert and Victoria. I should point out that shortly before this, the station at Tofino, on the West Coast of Vancouver Island, was also eliminated. This was due to the supposed cost-cutting measures and the hackneyed tune of, "We can cover it with new technology." I'm sorry; that is not true.

Well, it didn't save any money, and the technology is not up to par, and the worst thing is the unintended consequence — the loss of reliable radio communications and monitoring of distress calls and vessel traffic.

I have in my possession right here, printed for you, pages and pages of incidents that have been logged by professional radio operators at both Victoria and Prince Rupert stations.

These are the people who take the calls or don't hear the calls, and they've logged every single one of them by date, time, incident, name, et cetera. These pages are regarding the missed distress calls and incidents at those two stations, and it's because of the fact there is no longer a Comox station in between. These are calls not heard or responded to in a timely manner. This is a result of yet another bureaucratic program that's gone bad. It was ill-conceived and it was unsuccessful, yet it continues.

I am sure the Canadian Coast Guard will deny these claims and defend their programs, but in the real world, who am I going to believe and who are you going to believe? Should I believe the instigators of an ill-conceived program, or should I believe the factual evidence presented to me by the professionals who do the actual work?

In addition to the filed information of the radio operators, there are letters and accounts by mariners of calls not being heard and not being received. I'm not even going to go into the anecdotal evidence in those letters. This is real proof.

This sad story has been repeated so many times in governments around the world — a perfectly functioning system is removed and then countless millions of dollars are spent to try to fill the gaps. We have all heard the old axiom, "If it ain't broke, don't fix it." Unfortunately for our mariners and for our taxpayers, that seems to happen all too often.

I'd also like to mention the loss of service at the Comox station included the Vessel Traffic component. The operators monitored traffic and averted more tragic groundings than I'm able to remember. The station was situated approximately — and it still is — 100 feet, plus or minus, upon a bluff that overlooks a

La charge de travail de la station a été répartie entre les stations de Prince Rupert et de Victoria. Je souligne que peu de temps auparavant, la station de Tofino, sur la côte ouest de l'île de Vancouver, a aussi été fermée, sous prétexte que cela permettrait de réduire les coûts, mais aussi que cela pourrait être couvert grâce aux nouvelles technologies, un refrain bien connu qui — je suis désolé de le dire — n'est tout simplement pas vrai.

En fin de compte, les économies ne se sont pas concrétisées et la technologie n'a pas donné les résultats escomptés, mais le pire, ce sont les conséquences inattendues, c'est-à-dire la perte de communications radio fiables et des activités de surveillance liées aux appels de détresse et à la circulation maritime.

J'ai ici un document que j'ai imprimé pour vous, des pages et des pages d'incidents consignés par les opérateurs radio professionnels des stations de Victoria et de Prince Rupert.

Ce sont ces gens qui répondent aux appels... Ou qui ne les entendent pas. Ils ont consigné tous les renseignements sur ces incidents : date, heure, nature de l'incident, nom, et cetera. Vous trouverez dans ces pages les renseignements sur les appels de détresse et les incidents manqués par ces deux stations en raison de la fermeture de la station de Comox qu'il y avait entre les deux. On parle d'appels qui n'ont pas été entendus ou pour lesquels le délai d'intervention a été trop long. Voilà le résultat d'un autre programme de bureaucrates qui a mal tourné. Ce programme mal conçu a été un échec, mais il se poursuit.

Je suis convaincu que la Garde côtière canadienne niera ces faits et se portera à la défense de ses programmes, mais dans le vrai monde, la question est de savoir à quoi nous devrions nous fier, vous et moi. Devrais-je croire les responsables d'un programme mal conçu, ou devrais-je me rapporter aux preuves factuelles qui me sont présentées par les professionnels qui travaillent sur le terrain?

Aux informations consignées par les opérateurs radio s'ajoutent les lettres et les témoignages de marins sur les appels qui n'ont pas été entendus ou reçus. Je n'aborderai même pas les histoires anecdotiques contenues dans ces lettres, car il existe des preuves concrètes.

On se retrouve malheureusement avec une erreur qui a été répétée tant de fois par divers gouvernements partout dans le monde, soit l'élimination d'un système parfaitement fonctionnel et des dépenses sans fin se chiffrant dans les millions de dollars pour corriger les lacunes. Nous avons tous entendu le vieux dicton qui dit : « Si ce n'est pas brisé, pourquoi le réparer? » Malheureusement pour nos marins et pour les contribuables canadiens, il semble que cela arrive beaucoup trop souvent.

Je tiens aussi à mentionner que l'élimination des services à la station de Comox a aussi une incidence sur la gestion du trafic maritime. Les contrôleurs chargés de la surveillance du trafic maritime ont empêché un nombre incalculable d'échouements aux conséquences potentiellement tragiques. La station était

huge shoal area in front. It was strewn with very large boulders that were covered at high tide. Very often large pleasure vessels, usually, would be transiting the area oblivious to the danger. The observant operators would come on the distress channel, channel 16 VHF, and warn them of the impending danger and cause them to drastically alter their course, avoiding a possible serious incident, which would then tie up other search and rescue resources.

Other search and rescue issues include the removal of the 71-foot Coast Guard cutter Point Race a number of years ago from Campbell River. It was replaced by a 47-foot vessel designed for very different waters than ours. It does not have the range or the towing capacity of the previous vessel. This is not to say it is not a good vessel, or that its crew does not go above and beyond in all instances. We have the best crews imaginable, but even the best crews always need the best tools. They don't have the best tools. Our area is one of the busiest on this coast, and these men and women work tirelessly for the safety of the mariners. They are also the least likely people to bring forward issues that need addressing due to the gag order placed on them. It would be great for you to hear their stories in person.

Lastly, I cannot conclude without mentioning the fact that after the government stopped the removal of light stations, the government gave direction to the Canadian Coast Guard to do a number of things. They have not been done. That was 2010.

Communications is one example. That's what we're talking about here partly, so I'll mention it. Light stations still have not been supplied with the most basic of marine communication tools, the marine VHF radio. Everyone uses one on the water, yet light stations don't have them.

The Canadian Coast Guard based in Victoria has a quantity of satellite phones that were procured for emergency use on light stations, but they remain stacked in the warehouse in boxes. They have been there for a very long time and not distributed to the lights. The light stations have still not been connected to the Internet, nor to the intranet, to get interdepartmental information.

They have still not had station boats returned, and continue to have them removed on the bogus argument it is for their own safety. I hope you'll ask some questions about this point.

située... En fait, elle existe toujours. Elle est située sur un escarpement, environ 100 pieds au-dessus d'une importante zone de haut-fond, devant la station. Le secteur est parsemé d'énormes rochers qui sont couverts à marée haute. Il était fréquent que de gros bateaux de plaisance passent par cet endroit, mais sans connaître le danger. Les contrôleurs, des gens vigilants, utilisaient alors le canal de détresse — la voie 16 VHF — pour aviser les navigateurs du danger imminent et leur donner instruction de modifier leur trajectoire immédiatement, ce qui a permis d'éviter de graves accidents qui auraient nécessité la mobilisation de ressources de recherche et sauvetage.

Parmi les autres enjeux en matière de recherche et sauvetage, soulignons le retrait, il y a quelques années, du garde-côte de 71 pieds de la Garde côtière canadienne de la station de Campbell River. Il a été remplacé par un navire de 47 pieds conçus pour des conditions de navigation très différente des nôtres. Par exemple, il n'a pas le même rayon d'action ni la même capacité de remorquage que le navire précédent. Cela ne veut pas dire pour autant que ce n'est pas un bon navire ou que l'équipage ne se dépasse pas dans chacune de ses interventions. Nous avons les meilleurs équipages qu'on puisse imaginer, mais même les meilleurs équipages ont toujours besoin du meilleur équipement. Or, ce n'est pas le cas. Notre secteur est l'un des plus achalandés de la côte. Ces femmes et ces hommes travaillent sans relâche pour assurer la sécurité des navigateurs. Cela dit, il est peu probable que ces gens signalent les problèmes qui doivent être réglés, étant donné la consigne du silence qu'on leur impose. Il serait formidable que vous puissiez les rencontrer pour qu'ils vous racontent leurs histoires.

Enfin, je ne peux terminer mon exposé sans mentionner qu'après avoir arrêté le programme d'élimination des phares, le gouvernement a demandé à la Garde côtière canadienne de prendre certaines mesures, mais que rien n'a été fait. C'était en 2010.

Les communications sont un exemple. J'en fais mention, car cela fait partie du sujet dont nous discutons. Les stations de phare ne sont pas équipées de postes de radio VHF maritimes, qui sont pourtant un équipement de base pour la communication maritime. Tous les navires en sont équipés, mais pas les stations de phare.

Le poste de la Garde côtière canadienne de Victoria a des téléphones satellitaires qui ont été achetés pour servir d'outil de communication d'urgence dans les phares, mais ils sont encore dans des boîtes, quelque part dans un entrepôt. Ils ont été achetés il y a longtemps, mais n'ont jamais été distribués dans les phares. D'ailleurs, les phares n'ont toujours pas une connexion à Internet ni à l'intranet, pour les communications interministérielles.

Les stations n'ont toujours pas récupéré les bateaux qu'on leur a enlevés; en fait, on continue de les retirer, en avançant à tort qu'on le fait pour des raisons de sécurité. J'espère que vous poserez des questions à ce sujet.

Does the commissioner of the Coast Guard understand how many people have been pulled from the water by lightkeepers who have boats? They've been able to go out and pull people out of the water. I'm one of those people. They've had life vests and they've had exposure suits removed "since they don't have boats." They take away the boats and then they take away the safety equipment. Every working environment that is near the water requires a flotation device, and yet we're taking them away.

The staffing of light stations is in such disarray that I'm not even sure how to fix it other than with outside help. The internal management at the Victoria base responsible for this, for the staffing, has not dealt expeditiously with the problem. How can we get good keepers when they are offered ridiculously short-term jobs that are non-permanent, and then they have to wait many months to be paid due to some system called Phoenix, which some of you may be familiar with. I'll be meeting with the assistant commissioner on these and other issues in the very near future.

In conclusion, I'd like to thank the committee for taking the time to look into something so key to our coastal life and our economy. I appreciate all of the work that you've done over the years, and all of the benefits that have resulted from your work. I'd be pleased to try to answer any questions that you might have, to the best of my knowledge.

The Deputy Chair: Thank you very much, Mr. Abram.

Senator McInnis: Thank you very much for being here. It was a wonderful presentation. We like for our guests to be candid, and you've certainly been that. You're very well-spoken. Anyone who was the head of the Union of BC Municipalities, that would be quite a task; how many municipal units would there be in British Columbia?

Mr. Abram: One hundred and ninety-five, and that is 100 per cent membership.

Senator McInnis: They certainly had a good leader in you.

Mr. Abram: Thank you.

Senator McInnis: Interesting — the gag order. We're trying to delve into things. There may be something we can do in order to seek out information from those in the trenches, so to speak. Sometimes it's difficult to do because, as you rightly point out, many employees would be loathe to speak as candidly as you.

Le commissaire de la Garde côtière sait-il combien de personnes ont été sauvées par des gardiens de phare qui avaient un bateau? Cela leur a permis d'aller en mer et de sauver des gens. Je suis du nombre. On leur a retiré les vestes de sauvetage et les survêtements protecteurs qu'ils avaient, sous prétexte qu'ils n'ont pas de bateau. On leur a enlevé les bateaux, puis l'équipement de sécurité, et ce, même si des équipements de flottaison sont exigés pour tout milieu de travail situé à proximité d'un plan d'eau.

Quant à la dotation pour les stations de phare, il règne une telle confusion que je ne sais même pas si on pourra régler la question sans aide extérieure. Les gestionnaires de la base de Victoria chargés de la dotation ne se sont pas attaqués au problème avec célérité. Comment pouvons-nous recruter de bons gardiens avec des offres ridicules, comme des emplois à très court terme et non permanents? Ajoutez à cela le fait qu'ils devront attendre plusieurs mois avant d'être payés en raison d'un système appelé Phénix, dont certains d'entre vous ont peut-être déjà entendu parler. Je rencontrerai le commissaire adjoint sous peu pour discuter de ces problèmes et d'autres enjeux.

Pour conclure, je tiens à remercier le comité de prendre le temps d'étudier des questions si essentielles à notre vie côtière et à notre économie. Je vous suis reconnaissant du travail que vous avez fait au fil des ans et des effets positifs que cela a entraînés. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions. J'y répondrai au meilleur de mes connaissances.

Le vice-président : Merci beaucoup, monsieur Abram.

Le sénateur McInnis : Je vous remercie d'être avec nous. C'était un excellent exposé. Nous aimons que nos invités s'expriment avec franchise, et c'est manifestement ce que vous avez fait. Vous êtes d'une grande éloquence. Assurer la présidence de l'Union of British Columbia Municipalities doit être une tâche colossale, j'imagine. Combien de municipalités y a-t-il en Colombie-Britannique?

M. Abram : Il y a 195 municipalités, toutes membres de l'Union des municipalités.

Le sénateur McInnis : Vous étiez sans doute un excellent dirigeant.

M. Abram : Merci.

Le sénateur McInnis : C'est intéressant, ce bâillon. Nous essayons d'aller au fond des choses. Nous pourrons peut-être faire quelque chose pour obtenir des renseignements de ceux qui sont sur le terrain. Cela peut parfois être difficile, car comme vous l'avez souligné, à juste titre, de nombreux employés pourraient être réticents à s'exprimer aussi candidement que vous.

Using the lighthouses makes eminently good sense, but it's one person in a boat. It's not that; it's the communication that you mentioned. If you had the network of communication where you would be able to report incidents; is that correct? It's not that you want to be a rescuer, although I think you mentioned at the end that you've participated, and many lightkeepers do participate in rescue issues. Could you comment on that?

Mr. Abram: Yes. The communication is key. Every station should have a land-based VHF radio in their house, and they should also have in their station boat, which they don't have anymore, a VHF radio with a proper range; 25 watt is sort of the standard. I have one in my boat — I have a small 16-foot boat and I have a 25-watt radio. Handheld radios are also readily available. They're very cheap. They're usually 3 to 5 watts, but they can go quite a way. Certainly in the situation at light stations, or any station on the coast, if a person goes out in a boat, they will always be within range of that 3 or 5 watt radio, which would then go back to the land station so there could be that communication. That communication would also be going on with the nearest Coast Guard station, Coast Guard vessel or perhaps the rescue coordination centre in Victoria.

When I was a lightkeeper, the communication was quite good. I cannot complain about it. We had to buy our own radios because Coast Guard wouldn't supply them. I didn't really mind that. That was fine. It was basically a tool of the job that was absolutely necessary, and I wasn't going to be without one. The communication was good. It's now gone downhill. That has been at the instigation of the Coast Guard bureaucracy, not the politicians. They don't get involved in the details we're talking about today. They take advice from the people they hire. If they give them bad advice, well, politicians only have one recourse, and that's usually to act upon the bad advice. That's very sad. I feel sorry for them.

Senator McInnis: On the East Coast, the move is to eliminate the lightkeepers and the lighthouses. Is that the case in British Columbia on the coastline? How many lighthouses would there be that have a keeper or a family there? I ask that question because it strikes me, now that we're talking about search and rescue, that lighthouses are pieces of infrastructure that we have there. They're readily available. Is there a move to eliminate them on the West Coast?

Mr. Abram: The move has been there since 1985. That's when I started to fight it. You have to remember, first of all, the light station policy is a national policy. Whatever happens on the West Coast happens on the East Coast.

Il est tout à fait logique de faire appel au réseau de phares, mais dans ce cas, on parle d'une personne dans un bateau. L'enjeu n'est pas là; c'est plutôt la communication, dont vous avez parlé. Vous dites que vous pourriez signaler l'incident si vous aviez accès à un réseau de communication, n'est-ce pas? Ce n'est pas que vous tenez nécessairement à participer aux opérations de sauvetage, même si vous l'avez fait, d'après ce que vous avez dit à la fin de votre exposé, je crois, à l'instar de beaucoup de gardiens de phare. Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet?

M. Abram : Oui. La communication est essentielle. Chaque station devrait avoir une radio VHF terrestre; il devrait aussi y en avoir une dans le bateau de la station, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Une radio VHF qui couvre une distance appropriée; celles de 25 watts représentent la norme. J'en ai une dans mon bateau… J'ai un petit bateau de 16 pieds et j'ai une radio de 25 watts. Les radios portatives se trouvent facilement. Elles ne coûtent pas cher. Ce sont habituellement des radios de 3 à 5 watts, mais elles peuvent couvrir une assez bonne distance. Avec les stations de phare ou toute autre station sur la côte, si une personne part en bateau, elle sera toujours dans les limites couvertes par cette radio de 3 à 5 watts, qui serait reliée à une station terrestre; la communication sera alors possible. La communication se fera aussi avec la station de la Garde côtière la plus près, un navire de la Garde côtière ou peut-être le centre de coordination de sauvetage de Victoria.

Lorsque j'étais gardien de phare, la communication était assez bonne. Je ne peux pas m'en plaindre. Nous devions acheter nos propres radios parce que la Garde côtière ne les fournissait pas. Cela ne me dérangeait pas vraiment. C'était un outil absolument nécessaire pour ce travail, et je ne voulais pas m'en passer. La communication était bonne. Elle s'est toutefois détériorée, en raison de la bureaucratie à la Garde côtière; ce n'est pas la faute des politiciens. Ils n'ont rien à voir avec les détails dont nous parlons aujourd'hui. Ils suivent les conseils des gens qu'ils embauchent. Si on leur donne de mauvais conseils, les politiciens n'ont habituellement pas d'autre choix que de s'y fier. C'est très triste. J'éprouve de la sympathie pour eux.

Le sénateur McInnis : Sur la côte Est, on veut éliminer les gardiens de phare et les phares. Est-ce le cas en Colombie-Britannique ou sur la côte? Combien de phares ont des gardiens ou une famille qui y habite? Je pose la question parce que cela me frappe, maintenant qu'on parle de recherche et sauvetage : nous avons toutes ces infrastructures. Elles sont disponibles. Est-ce qu'on veut les éliminer sur la côte Ouest?

M. Abram : Cette tendance a commencé en 1985. C'est à ce moment-là que j'ai décidé que j'allais me battre contre cela. Il faut se rappeler tout d'abord que la politique sur les phares est une politique nationale. Ce qui se passe sur la côte Ouest se passera aussi sur la côte Est.

Senator McInnis: Exactly.

Mr. Abram: We have a national policy dictated by the commissioner's office up to the minister that says we want to destaff all stations in the end. We fought it, and we won. We fought it four different times. A couple of times we lost a few; other times we didn't lose any. The fact that the argument was made then — and you just brought it up just now, astutely — was the infrastructure is already there. You have all that is needed to completely have an isolated station do just about anything. It can provide communications. It can provide lifesaving. It provides aids to navigation. It can provide scientific study, which it does on a regular basis. It can provide search and rescue, which it does in conjunction with the other search and rescue agencies. There are 27 stations on the West Coast; 24 on the East Coast, in case I didn't mention that.

Not to use this infrastructure, I think, is completely wasteful of government. We have other government departments like Atmospheric Environment Service, Environment Canada and the RCMP. We work closely with the RCMP on coast watch and other things. All of these different agencies do not need to duplicate what already exists at a light station. All they need to do is join in.

The lightkeepers have been 100 per cent in favour of this since day one. They have never asked for a penny more to do it. They don't want money. They want to be useful, and they want their time to be useful while they are on the station. They don't want to just be painters of buildings, mowers of lawns and observers of weather. They want to be everything.

From a government perspective, if I were king, I would suggest to use existing infrastructure at any station — whether it's a radio station, or a light station, or whatever — makes good sense.

Senator Munson: Mr. Abram, thank you very much for being here. I have to declare a conflict of interest because my great, great uncle, James Munson, was the first lighthouse keeper on the Bay of Fundy, Cape Enrage, which was the first square lighthouse built in New Brunswick. He was lighthouse keeper there in 1839.

Mr. Abram: It's honour to be in your presence.

Senator Munson: Well, it's a connection. I always want to make sure I get his name on the record because his name is on a plaque. That lighthouse has gone through so many new beginnings and closings, and so on, which brings me to my question about the usage of these lighthouses. I'm wondering how former Senator Pat Carney is feeling these days because in our committee work, when we went out to Victoria and Comox, we heard about the engagement with the Indigenous community. The whole idea was the Indigenous community and those who

Le sénateur McInnis : Exactement.

M. Abram : Nous avons une politique nationale dictée par le bureau du commissaire, qui se rend jusqu'au ministre, et qui dit qu'il faut éliminer le personnel de toutes les stations. Nous nous sommes battus contre cela et nous avons gagné. Nous l'avons fait à quatre reprises. Nous en avons parfois perdu quelques-unes, parfois aucune. L'argument qu'on a fait valoir à l'époque — et vous venez d'y faire référence de manière judicieuse — c'est que l'infrastructure est déjà en place. Nous avons tout le nécessaire pour avoir une station isolée qui peut faire à peu près n'importe quoi. Elle peut permettre la communication et sauver des vies. Elle offre une aide à la navigation. Elle peut permettre de réaliser des études scientifiques, ce qui est fait régulièrement. Elle permet la recherche et le sauvetage, en collaboration avec d'autres organismes de recherche et sauvetage. Il y a 27 stations sur la côte Ouest et 24 sur la côte Est, au cas où je ne l'aurais pas dit.

Si l'on n'utilisait pas ces infrastructures, ce serait du gaspillage pour le gouvernement. Nous avons d'autres ministères comme le Service de l'environnement atmosphérique, Environnement Canada et la GRC. Nous travaillons en étroite collaboration avec la GRC à la surveillance des côtes et à d'autres choses. Ces organismes n'ont pas à reproduire ce qui existe déjà dans les phares; ils n'ont qu'à se joindre à nous.

Les gardiens de phare sont tout à fait d'accord avec cela depuis le début. Ils n'ont jamais demandé un sou de plus. Ils ne veulent pas d'argent. Ils veulent être utiles et ils veulent que leur temps soit utile lorsqu'ils sont à la station. Ils ne veulent pas seulement peindre des immeubles, tondre le gazon et observer les conditions météorologiques. Ils veulent tout faire.

Du point de vue du gouvernement, si j'étais roi, je proposerais d'utiliser les infrastructures existantes de toutes les stations — qu'il s'agisse d'une station radio, d'une station de phare ou d'autre chose — puisque cela me paraît logique.

Le sénateur Munson : Monsieur Abram, nous vous remercions de votre présence. Je dois vous avouer être en situation de conflit d'intérêts parce que mon arrière-grand-oncle, James Munson, a été le premier gardien du phare du cap Enragé de la baie de Fundy. C'était le premier phare carré du Nouveau-Brunswick. Il était gardien de phare en 1839.

M. Abram : C'est un honneur d'être avec vous.

Le sénateur Munson : Eh bien, il y a un lien. Je trouve qu'il est important de parler de lui. Son nom est inscrit sur une plaque. Ce phare a connu plusieurs nouveaux départs et aussi plusieurs fermetures, ce qui m'amène à la question de l'utilisation des phares. Je me demande comment l'ancien sénateur Pat Carney se sent ces jours-ci parce que dans le cadre de notre voyage à Victoria et à Comox pour le travail du comité, nous avons entendu parler de l'engagement à l'égard de la collectivité autochtone. L'idée était que la collectivité autochtone et les gens

live along the shores are the ones who know better of what is going on. They can easily rescue — and they have done that over and over and over again. I think the same thing would hold true for those who lived in lighthouses all those years and know the coast of British Columbia.

Is there a dual purpose or an economic argument to be made for not only using them for search and rescue but also continuing as a tourist attraction? Is that economically viable?

Mr. Abram: The points you make are absolutely valid. The Indigenous communities up and down this coast, as you probably know under the Oceans Protection Plan, are being heavily targeted as a group of people who on this coast have been completely ignored. Yet their traditional knowledge of the areas is immense, and in many cases they are the first on the scene. I'm not going to say this is in every case. In many cases, the lightkeepers are the first on the scene, and they pull people out of the water. In many cases, it's a vessel of opportunity, which is just another pleasure boater, a fish boat, or whatever.

I brought forward my personal belief and theory publicly in the media and got a lot of flack for it last year, when we had all these horrendous fires in British Columbia. There was discussion as to whether or not we should use this equipment, or that equipment, or whether we need more or this or that. My point to the media was when you have something this catastrophic and this big, you throw everything you have at it immediately. That's what you do in a search and rescue situation. Everybody responds. Anybody in an area when there is a distress call — they all respond.

In the end, somebody gets tasked with the actual rescue of that particular vessel. It might be that a Coast Guard vessel is closest, so they give it over to them. It might be that a First Nations boat from Hartley Bay goes out and saves all the people on the *Queen of the North*, the B.C. ferry that sank. You cannot weigh one against the other. They are all very important assets and should all be used. They should be used to the maximum.

Senator Munson: Where do you think the stumbling block is? You alluded to it in your presentation. Is it senior bureaucrats here in Ottawa, or in British Columbia, and others, who are giving bad advice to ministers over the many years, and saying, "No, we have this sophisticated technology now that can be used by Coast Guard and others." It's not going to cost a lot of money to keep these lighthouses working the way they should be.

Mr. Abram: It does not cost a lot of money. Some of the trouble started way back at the beginning of the light station destaffing program.

qui habitent le long des rives étaient les mieux placés pour savoir ce qui se passe. Ils peuvent facilement procéder à un sauvetage, et ils l'ont fait à de nombreuses reprises. Je crois qu'il en est de même pour les personnes qui ont habité les phares pendant toutes ces années et qui connaissent la côte de la Colombie-Britannique.

Y a-t-il un double usage ou un argument économique qu'on pourrait faire valoir non seulement en vue d'utiliser les phares pour la recherche et le sauvetage, mais aussi à titre d'attraction touristique? Est-ce viable sur le plan économique?

M. Abram : Vous faites valoir des points tout à fait valides. Comme vous le savez probablement en raison du Plan de protection des océans, les collectivités autochtones qui vivent le long de la côte ont été complètement ignorées. Or, leurs connaissances traditionnelles de ces régions sont immenses et dans de nombreux cas, les membres de ces collectivités sont les premiers arrivés sur les lieux d'un incident. Je ne dis pas que c'est toujours le cas. Dans de nombreux cas, ce sont les gardiens de phare qui sont les premiers sur les lieux et ils sortent les gens de l'eau. Dans bon nombre des cas, il s'agit d'un navire de passage, d'un plaisancier ou d'un bateau de pêche.

J'ai parlé publiquement de mes croyances personnelles et de ma théorie dans les médias et j'ai eu droit à de nombreuses critiques pour cela l'année dernière, lorsqu'il y a eu ces horribles feux en Colombie-Britannique. On se demandait s'il fallait utiliser tel ou tel équipement ou s'il fallait plus de ceci ou de cela. Ce que je disais aux médias, c'est que lorsqu'il se passe quelque chose d'aussi gros et d'aussi catastrophique, il faut utiliser tout ce qui est à notre disposition, sans hésiter. C'est ce que l'on fait en situation de recherche et sauvetage. Tout le monde intervient. Tous ceux qui se trouvent dans la zone lorsqu'il y a un appel de détresse... Tout le monde répond.

Au bout du compte, quelqu'un sera chargé du sauvetage du navire. Ce sera peut-être le navire de la Garde côtière le plus près ou un bateau des Premières Nations de Hartley Bay, comme cela a été le cas pour le *Queen of the North*, le traversier de la Colombie-Britannique qui a coulé. On ne peut pas les comparer. Ce sont tous des atouts très importants qui doivent être utilisés, au maximum.

Le sénateur Munson : Qu'est-ce qui bloque, à votre avis? Vous en avez parlé dans votre exposé. Est-ce que ce sont les hauts fonctionnaires ici à Ottawa ou en Colombie-Britannique et ailleurs, qui ont mal conseillé les ministres au fil des années en leur disant : « Non, nous avons maintenant des technologies sophistiquées qui peuvent être utilisées par la Garde côtière et par d'autres. »? Il ne coûterait pas très cher de faire fonctionner ces phares comme ils devraient fonctionner.

M. Abram : Cela ne coûte pas très cher. Les problèmes ont commencé lorsqu'on a lancé le programme de suppression des postes de gardien de phare.

It started with new technology coming online every day, and people were glomming onto that and saying, "Hey, it's the new iPhone, the new Samsung or whatever, and I have got to have it."

The worst thing that happened during that time is the group called the International Association of Lighthouse Authorities, I think it was called, would get together annually, somebody from each country, and they would say, "We have discovered the best thing since sliced bread, and we think everybody should use it."

They started doing that. They started putting in fog detectors that were surplus from the U.S. government that were being sold because they didn't work. The Canadian government didn't know that at the time. They bought them, tried them and we babysat them as lightkeepers for all the years we were lightkeepers. They never worked properly. We always ended up being the fail-safe foghorn "turner-on-er."

The lights have all diminished from 15-mile lights to 5-mile to 2.5-mile to 2-mile. It's crazy. If you have a light up there, anyway, why shouldn't it be the brightest light possible? The amount of power used is miniscule, and the bureaucracy bought it. People who were into technology, engineers, et cetera — not to target engineers as bad people; they aren't — they felt that, yes, we need to keep up with the world.

The problem right now the world is finding they need more lighthouses. There are lighthouses being built in 17 different countries around the world. They are not only restaffing them; they are building them.

We don't need to keep up with the Joneses. That was being done at the time, keeping up with the U.S. The U.S. had destaffed most of its light stations, and Canada's bureaucracy felt they could do the same thing.

But our coast is quite different.

You can go down the West Coast of North America, and you'll be hard-pressed to find a place where you can pull in. The coast of British Columbia, you'd be hard-pressed to figure out where you are, because there are 27,000 kilometres of actual in-and-out coastline all the way up and down, from Prince Rupert down to the Washington border. It's a pretty different situation.

I certainly cannot absolutely pinpoint where the problem was, but I can tell you where the problem is right now. The problem is common sense is not as common as it should be. We need to have common sense and use our resources well, because our resources, nationally, provincially and locally, are being diminished all the time.

Cela a commencé lorsque de nouvelles technologies ont fait leur apparition tous les jours et que les gens se sont dit : « C'est le nouveau iPhone, le nouveau Samsung ou peu importe; il me le faut. »

La pire chose qui soit arrivée au cours de cette période, c'est qu'un groupe qui s'appelle l'Association internationale de signalisation maritime, je crois, se réunissait chaque année, avec un représentant par pays, et disait : « Nous avons découvert la plus grande invention depuis le fil à trancher le beurre, et nous croyons que tout le monde devrait l'utiliser. »

C'est ce qu'ils ont commencé à faire. Ils ont commencé à installer des détecteurs de brouillard; des surplus du gouvernement des États-Unis qui étaient vendus parce qu'ils ne fonctionnaient pas. Le gouvernement canadien ne le savait pas à l'époque. Il a acheté ces détecteurs, dont les gardiens de phare se sont occupés pendant toutes ces années. Ils n'ont jamais fonctionné de manière appropriée. Au bout du compte, nous sommes toujours les opérateurs « à sécurité intégrée » de la corne de brume.

Les lumières sont passées d'une distance d'éclairage de 15 milles à une distance de 2,5 milles, puis à 2 milles. C'est fou. S'il y a une lumière là, pourquoi ne pas vouloir qu'elle éclaire le plus possible? La quantité d'énergie utilisée est minime et les bureaucrates y ont cru. Les gens qui suivaient la technologie, les ingénieurs, et cetera — je ne dis pas que les ingénieurs sont de mauvaises personnes; ce n'est pas le cas — étaient d'avis qu'il fallait évoluer au même rythme que le reste du monde.

Le problème, c'est que le monde se rend compte qu'il a besoin de plus de phares. On construit des phares dans 17 pays du monde à l'heure actuelle. Non seulement on renfloue leurs effectifs, mais on en construit de nouveaux.

Nous n'avons pas besoin de rivaliser avec nos voisins. C'est ce qu'on faisait à l'époque : on suivait le rythme des Américains. Les États-Unis avaient dégardienné la plupart de leurs phares et la bureaucratie du Canada croyait qu'elle pouvait faire la même chose.

Mais notre côte est différente.

Sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord, il est difficile de trouver une place pour s'arrêter. Sur la côte de la Colombie-Britannique, il est difficile de savoir où vous vous trouvez, parce qu'il y a 27 000 kilomètres de ligne de côte de Prince Rupert jusqu'à la frontière de Washington. La situation est très différente.

Je ne peux pas vous dire avec certitude quel était le problème à l'époque, mais je peux vous dire quel est le problème aujourd'hui : le bon sens n'est pas aussi bon qu'il devrait l'être. Il faut user de bon sens et bien utiliser nos ressources, parce que les ressources nationales, provinciales et locales diminuent sans cesse.

We do not have a lot of money, so let's use our money well. As an elected representative, that's something I have to look all the time. I only get so much money from my tax base. It's the same with the province and the feds. Let's put it to work.

Senator Coyle: Thank you, Mr. Abram. I really appreciate your frank presentation. I have a couple of questions. With regard to the lighthouses that are still functioning on the B.C. coast, how many of those are actually staffed today?

Mr. Abram: On the West Coast, 27 are staffed.

Senator Coyle: So they are staffed.

Mr. Abram: Yes, they're fully staffed, 24 hours a day, 365 days a year. On the East Coast, there is 24 fully staffed and function 365 days a year.

Senator Coyle: How many are not staffed on the West Coast?

Mr. Abram: That's a number I don't have off the top of my head. When I started in 1978, there were 43 staffed light stations on the West Coast. They had a number of them already slated for destaffing when I started; I believe it was eight. Since then, they managed in each of those different runs at the destaffing, they took out a couple of light stations. It went from 43 down to 27 at that point.

There are still lighthouses. There is a difference between a lighthouse and a light station. A station is a fully functioning station, like you would expect. The lighthouses are basically just beacons. Sometimes they're a beacon and a foghorn with an automated foghorn.

Those dot all of the coasts: the West Coast, the East Coast and through the eastern provinces. I do not believe there are any on the very north coast.

Their beacons are called aids to navigation, and they really are just a light and possibly a horn. They don't give out any other services; they don't give weather services on the spot, and they don't do search and rescue, or any of those things.

Senator Coyle: When you spoke of the loss of the two facilities in Comox and Tofino, those were not light stations, were they?

Mr. Abram: No. Actually they were called MCTS stations, marine communication and traffic services stations. They did marine communications; vessel traffic, which is extremely important, especially in this age when we are being inundated by marine traffic; plus floatplane and helicopter traffic.

Nous n'avons pas beaucoup d'argent, alors il vaut mieux l'utiliser intelligemment. En tant que représentant élu, je dois toujours penser à cela. Mon assiette fiscale n'est pas très importante. C'est la même chose pour les provinces et le fédéral. Il faut utiliser cet argent à bon escient.

La sénatrice Coyle : Merci, monsieur Abram. J'aime beaucoup votre franchise. J'ai quelques questions à vous poser. Combien de phares toujours en fonction sur la côte de la Colombie-Britannique sont dotés de personnel?

M. Abram : Sur la côte Ouest, 27 phares sont dotés de personnel.

La sénatrice Coyle : Il y a donc des gens qui y travaillent.

M. Abram : Oui, ils sont entièrement dotés et des gens y travaillent 24 heures sur 24, chaque jour de l'année.

La sénatrice Coyle : Combien de phares de la côte Ouest ne sont pas dotés de personnel?

M. Abram : Je ne le sais pas par cœur. Lorsque j'ai commencé à travailler en 1979, il y avait 43 stations de phare dotées de personnel sur la côte Ouest. On prévoyait déjà de procéder à la suppression des postes de gardien de huit phares, je crois. Chaque fois qu'on faisait cela, on éliminait quelques stations. Nous sommes passés de 43 à 27 stations de phare à un certain moment.

Il y a toujours les phares. Il y a une différence entre les phares et les stations de phare. Les stations sont entièrement fonctionnelles. Les phares sont tout simplement des balises. Parfois, ce sont des balises avec une corne de brume automatisée.

On les retrouve sur toutes les côtes : la côte Ouest, la côte Est et dans les provinces de l'Est. Je ne crois pas qu'il y en ait sur la côte nord.

On appelle ces balises des aides à la navigation, mais ce ne sont que des lumières; il y a parfois un klaxon. Ces balises ne font rien d'autre. Elles n'offrent pas de services météorologiques sur le terrain et ne font pas de recherche et de sauvetage, rien de cela.

La sénatrice Coyle : Lorsque vous avez parlé de la perte de deux installations à Comox et à Tofino, il ne s'agissait pas de stations de phare, n'est-ce pas?

M. Abram : Non. En fait, c'était ce qu'on appelle des stations des services de communication et de trafic maritimes. Elles se chargeaient des communications, du trafic maritime, qui est très important, surtout à une époque où le trafic maritime est très élevé, et elles se chargeaient du trafic d'hydravions et d'hélicoptères.

They also did weather reports. Those weather reports are part of the World Meteorological Organization system. Every station worldwide that reports, reports at exactly the same time through a radio station, two of which don't exist anymore. Then it goes into Environment and Climate Change Canada or the National Weather Service in the States, et cetera. It becomes part of the global picture of what the weather is doing. That is used for forecasting purposes and local weather purposes. Any mariner on the West Coast who doesn't use the weather services is just not thinking. You need to know what is happening, weather-wise, between point A and point B if you're going to transit an area.

Elles se chargeaient également des rapports météorologiques, qui font partie du système de l'Organisation météorologique mondiale. Chaque station du monde transmet ses données à la même heure par l'entremise d'une station radio, dont deux n'existent plus. Ensuite, l'information est transmise à Environnement et Changement climatique Canada ou au service météorologique national des États-Unis, et cetera. Cela permet de brosser un portrait global de la météo. On utilise ces données aux fins des prévisions météorologiques et aussi pour les bulletins météorologiques locaux. Les marins qui passent sur la côte Ouest et qui n'utilisent pas les services météorologiques n'ont pas les idées claires. Il faut savoir ce qui se passe sur le plan météorologique entre le point A et le point B si vous passez par cette zone.

Senator Coyle: As we have been hearing, prevention is the best approach to marine search and rescue. The investment has to go into that end of the effort, right?

La sénatrice Coyle : Comme nous l'avons entendu, la prévention représente la meilleure approche en ce qui a trait à la recherche et au sauvetage maritimes. Il faut que les investissements servent à cette fin, n'est-ce pas?

One last question. When you mentioned the quality crews that exist, I'm trying to figure out which crews you were talking about. You mentioned the best crews possible, but they don't have the best tools. Are those the same people who you are saying are being gagged?

J'ai une dernière question. Vous avez parlé des équipages de qualité; j'essaie de comprendre à quels équipages vous faites référence. Vous avez dit qu'on avait les meilleurs équipages qui soient, mais qu'ils n'avaient pas accès aux meilleurs outils. Est-ce que ce sont ces gens qui sont bâillonnés, selon vous?

Mr. Abram: Yes, they are all being gagged. I could say the same for every aspect of the crews, whether it's light stations, radio stations, or search and rescue stations. They are all top-notch people.

M. Abram : Oui, ils sont tous bâillonnés. Je pourrais dire la même chose pour tous les membres des équipages, que ce soit pour les stations de phare, les stations radio ou les stations de recherche et sauvetage. Ce sont toutes des personnes de haut niveau.

What I would like senators to please realize is these people are not just going to a job. This is a vocation. People go there because they believe in it. Sorry, I get a little choked up when I think about this, because of the numbers of times my wife and I, and every other keeper and their spouse has had to pull people out of the water, whether they were alive or not. I think of all of the vessels rescued. Those would not have happened, in many cases, without staffed light stations.

Ce que j'aimerais que les sénateurs comprennent, c'est que pour ces gens, ce n'est pas seulement un travail; c'est une vocation. Les gens travaillent là parce qu'ils y croient. Je suis désolé, je deviens un peu émotif lorsque je parle de cela, parce que ma femme et moi — et tous les autres gardiens de phare et leur conjoint — avons dû sortir des gens de l'eau à de nombreuses reprises, vivants ou non. Je pense à tous les navires qui ont été sauvés. Ils n'auraient pas pu l'être sans les stations de phare.

Many of them would have been covered by the Coast Guard search and rescue stations, no doubt, and they still are today. The vessel traffic systems, they didn't have boats, they weren't able to do that, but they certainly were able to direct efforts. If something needed to happen somewhere, they would tell people where to go.

Bon nombre d'entre eux auraient été couverts par les stations de recherche et de sauvetage de la Garde côtière, aucun doute là-dessus, et c'est encore le cas aujourd'hui. En ce qui concerne les systèmes de gestion du trafic maritime, les phares n'étant pas dotés de bateaux, on n'était pas en mesure de faire ce travail, mais on pouvait certes orienter les efforts. S'il fallait intervenir quelque part, on disait aux personnes où aller.

All of those people are quality people, they need quality tools and to be respected by the people who employ them. That is the Canadian Coast Guard.

Tous ces travailleurs sont des gens de qualité, qui ont besoin d'outils de qualité et qui doivent être respectés par leur employeur, à savoir la Garde côtière canadienne.

Senator Christmas: Just bear with me for a minute, Mr. Abram. I'm trying to connect the dots here. If I hear you correctly, I think what you're saying is staffed light stations are

Le sénateur Christmas : Un instant, je vous prie, monsieur Abram. J'essaie de relier les points. Si je vous comprends bien, vous dites que les stations de phare dotées de personnel sont

underutilized and could become a significant component of search and rescue operations on the West Coast. They need respect, I certainly hear that, but are you also saying that they don't have boats? They don't have VHF equipment? What investment would be needed to fully utilize light stations as search and rescue facilities?

Mr. Abram: Okay, it's a wonderful question. What you need to know is these stations did have boats, almost everyone of them. There were a few that didn't because of their topography. They were at the top of 150-foot cliff and there was no way you could launch a boat. It makes sense. All of the other stations that could launch a boat, they had boats, and they had very good boats. Most of them were Zodiac-type inflatable boats, or they were aluminum-welded hull boats. They were built for the purpose. These are not terribly expensive items. If you spent $5,000 on a boat at that time—these are only 15 or 16 feet long; we're not talking big vessels—there is your vessel.

As for a VHF radio, you can go pick up a VHF radio at any marine supply store for under $500 for the best made, a hand-held for $200. How much value do we place on the life? If you spent $10,000 on a station, bring it up to speed to what it used to be, you would still only have a $27,000 expense on the West Coast. I don't think that's really worth the Coast Guard worrying about.

Now, if you wanted to get into utilizing the light station by other departments, those departments are willing to pay to the Coast Guard for services rendered, not to pass it on to the lightkeeper, but to pass it on to the Canadian Coast Guard kitty, to be used in the program. That's the insulting part.

I have a folder here, two inches thick. In 1988, this study was commissioned by the Canadian Coast Guard, and it included every single federal and provincial department and academia who wanted to use light stations. Every one of them was willing to put people out there if necessary or just use them as transient housing or whatever. They were also willing to pay.

If we have this revenue stream available, why aren't we taking advantage of it? Some can't pay. Some of the universities didn't have the money. The RCMP, we certainly never would even ask them to think about it. But yet we work with coast watch. Back to the oil pollution part, lightkeepers were the first people to report the *Nestucca* oil spill back in the late 1980s. They were the first to report the largest drug bust in Canada on the west coast of B.C. on Vancouver Island. They were the first to report

sous-utilisées et qu'elles pourraient jouer un rôle important dans les opérations de recherche et de sauvetage sur la côte Ouest. Ces gens ont besoin de respect, j'en conviens certes, mais êtes-vous également en train de dire qu'ils n'ont pas de bateaux ni d'équipement VHF? Quels investissements seraient nécessaires pour que les stations de phare soient utilisées pleinement comme installations de recherche et de sauvetage?

M. Abram : C'est là une question fascinante. Ce que vous devez savoir, c'est que la quasi-totalité de ces stations avaient des bateaux. Une poignée d'entre elles en étaient dépourvues en raison de leur situation géographique. Elles étaient perchées sur des falaises de 150 pieds, et il n'y avait aucun moyen de mettre un bateau à l'eau. C'est logique. Toutes les autres stations dont l'emplacement permettait une mise à l'eau possédaient des bateaux, et on parle ici d'embarcations de très bonne qualité. Il s'agissait, pour la plupart, de canots pneumatiques de type Zodiac ou d'embarcations à coque en aluminium soudé. Ces bateaux sont construits à cette fin et ne coûtent pas très cher. À l'époque, il suffisait de payer 5 000 $ pour acheter un bateau — ces modèles ne mesurent que 15 ou 16 pieds de longueur; on ne parle pas de gros bateaux —, et le tour était joué.

Pour ce qui est des radios VHF, vous pouvez vous en procurer une dans n'importe quel magasin de fournitures marines pour moins de 500 $ si vous achetez le meilleur modèle; un modèle portatif coûte 200 $. Quelle valeur accordons-nous à la vie? Si vous dépensiez 10 000 $ pour moderniser une station et redorer son blason, vous n'auriez tout de même que des dépenses de 27 000 $ sur la côte Ouest. Je ne pense pas qu'il y ait là de quoi inquiéter la Garde côtière.

Cela dit, si vous voulez mettre le phare à la disposition d'autres ministères, ces derniers seront prêts à payer la Garde côtière pour les services rendus, plutôt que le gardien de phare; cet argent sera versé dans la caisse de la Garde côtière canadienne pour être utilisé dans le cadre du programme. Voilà ce qui est insultant.

J'ai ici un dossier de deux pouces d'épaisseur. Il s'agit d'une étude commandée en 1988 par la Garde côtière canadienne, et on y fait mention de tous les ministères fédéraux et provinciaux ainsi que de toutes les universités ayant manifesté la volonté d'utiliser des stations de phare. Chacun de ces organismes était disposé à envoyer des gens, au besoin, ou à utiliser les phares comme logements provisoires, ou peu importe. Ils étaient également prêts à nous payer.

Si cette source de revenus existe, pourquoi n'en profitons-nous pas? Certains organismes n'ont pas les moyens de payer. C'était le cas de quelques universités. Il va de soi que nous ne demanderions jamais à la GRC de payer. Pourtant, nous participons à la surveillance côtière. Pour en revenir à la question de la pollution par les hydrocarbures, les gardiens de phare étaient les premiers à dénoncer le déversement de pétrole causé par le *Nestucca* à la fin des années 1980. Ils étaient les premiers

the first human smuggling activities in Nootka Sound that took place. They reported to the DND and to the RCMP and to the Coast Guard. These are the eyes on the water. They understand what vessels should be there and what vessels shouldn't be there. When they see someone who doesn't belong, they let people know.

Using those other agencies or having those other agencies use the light stations, to me, is just the epitome of common sense. You can't get any better than that.

Senator Christmas: If we were to maximize the search and rescue role of light stations, I could imagine one of the arguments government may make is if light station personnel were first responders, then they need to be certified. They need to be trained. How would you answer that? Do light station personnel have access to that kind of training and certification to be able to do search and rescue operations?

Mr. Abram: They used to. They used to have what was called RIOT. That is the acronym. I don't know what it means. It was a training course in which they would take lightkeepers from the light station and they would send them down to a place called Bamfield, and they would run them through a search and rescue crash course on how to run these vessels and how to rescue people. They stopped doing it. They said it was monetary; we know it was bureaucratic. The reason was lightkeepers were getting too much positive press. They did not want lightkeepers to get positive press because that made it very difficult for them to then come forward and say, "We want to get rid of these keepers. They don't do anything. They just look after the light. We can automate that."

Yes, training would be necessary, and I absolutely agree that it should happen. Every lightkeeper used to get training. As they came on to stations, they would time training for them to go to Victoria or other places.

Our weather training was done by a certified atmospheric environment service weather instructor, who came and lived with us for 10 days and would go out with us in the middle of the night to show us a cloud to say: This a very different cloud, and you need to know about it because it's a dangerous cloud. We would report all of those types of clouds in our aviation weather reports and our marine weather reports, and many of those reports have been cancelled or shortened by the Coast Guard — once again, reduce the amount of exposure of lightkeepers to the public. That to me is sick. I'm sorry. I'll be extremely blunt.

à signaler la plus grande saisie de stupéfiants au Canada sur la côte ouest de la Colombie-Britannique, sur l'île de Vancouver. Ils étaient les premiers à mettre au jour les activités de passage de clandestins sans précédent dans la baie Nootka. Ils ont signalé ces cas au ministère de la Défense, à la GRC et à la Garde côtière. Les gardiens de phare assurent la surveillance des eaux. Ils savent quels navires ont le droit d'être là et lesquels n'en ont pas le droit. Lorsqu'ils repèrent un intrus, ils alertent les autorités.

Recourir à ces autres organismes ou leur permettre d'utiliser les stations de phare, voilà qui me paraît plein de bon sens. On ne peut demander mieux.

Le sénateur Christmas : Si nous devions maximiser le rôle des stations de phare dans les opérations de recherche et de sauvetage, j'imagine qu'un des arguments que le gouvernement pourrait invoquer, c'est que pour agir comme premiers intervenants, les gardiens de phare doivent être certifiés. Ils doivent suivre une formation. Que répondriez-vous à cet argument? Le personnel des stations de phare a-t-il accès à ce genre de formation et de certification pour être en mesure de mener des opérations de recherche et de sauvetage?

M. Abram : C'était le cas avant. Il y avait un programme appelé RIOT. C'est un acronyme, mais je ne sais pas ce que cela désigne. Il s'agissait d'un cours de formation que les gardiens de phare suivaient à un endroit appelé Bamfield, et on leur offrait un cours accéléré sur le maniement de ces bateaux et les diverses techniques de sauvetage. On ne donne plus cette formation. C'était, nous a-t-on dit, pour des raisons financières, mais nous savons que c'était plutôt pour des motifs bureaucratiques. C'est parce que les gardiens de phare recevaient une couverture médiatique très positive. On ne voulait pas qu'ils aient bonne presse parce qu'il devenait alors très difficile de dire : « Nous voulons nous débarrasser des gardiens de phare. Ils ne font rien. Ils se contentent d'entretenir les phares. Nous pouvons automatiser les stations. »

Oui, la formation serait nécessaire, et je suis tout à fait d'accord pour dire que cela s'impose. Tous les gardiens de phare recevaient avant une formation. Lorsqu'ils étaient affectés à des stations, on leur accordait du temps pour qu'ils aillent suivre une formation à Victoria ou ailleurs.

Notre formation en météorologie était offerte par un instructeur accrédité du Service de l'environnement atmosphérique, qui venait vivre avec nous pendant 10 jours. Il sortait dehors avec nous, en pleine nuit, pour nous montrer un nuage en disant : « Le nuage là-bas est très différent, et il faut le connaître parce que c'est un nuage dangereux. » Nous avions l'habitude de signaler tous ces types de nuages dans nos rapports météorologiques pour l'aviation et la navigation, mais bon nombre d'entre eux ont été annulés ou raccourcis par la Garde côtière — encore une fois, dans le but de réduire la visibilité des

Senator Christmas: Mr. Abram, you mentioned earlier in your testimony that you have a log of incidents that included miscalls or letters describing some incidents. Are you at liberty to share that information with the committee?

Mr. Abram: Absolutely. I plan to send it to the clerk of the committee. I have it all here. I have gone through every one of the e-mails I received from the Coast Guard employees who are gagged, who were not allowed to share this with me. I have gone through and redacted everything that would point to them in any way, shape or form. This is just information, but it's very detailed.

For example: 3:03 p.m., *The West View* — that's a vessel — once again, tries calling Victoria Coast Guard radio. Cannot get through. Coxswain shouting. This is what they log in their books in those stations. That is public information. I shouldn't say "public."

It is information the Coast Guard has, and it could be accessed if necessary.

I will absolutely send this to the clerk of your committee for all of you to see.

Senator Raine: Thank you very much, and thank you for your frankness.

I want you to paint, if you don't mind, a picture of the different kinds of SAR activities a light station could do, recognizing there are two people on a station at any one time, usually a couple. One could be manning the radios and one could be helping. Could you paint the actual SAR capacity, if you like, of a station, the potential?

Mr. Abram: Thank you for that question, because I had that conversation this morning with the Assistant Commissioner of the Coast Guard, and I was shocked.

Anyway, the picture would be that in most cases there are two families living on a station. You have a lightkeeper who is employed, and a spouse; and the other one is assistant lightkeeper and a spouse. Many times there are kids. Those kids could be anywhere from toddlers to almost grown adults.

Should there be an incident off a station where it is safe for the lightkeeper to go out on their own in a station boat, they would go out. This is what we always did. We didn't go out two people in a boat except in extreme situations. We went out one person in the boat, and it might be a broken-down boat. This is a vessel that has had a mechanical problem or is possibly going to catch

Le sénateur Christmas : Monsieur Abram, vous avez dit au début de votre témoignage que vous avez un registre des incidents qui fait état des appels non reçus ou qui contient des lettres décrivant certains incidents. Avez-vous le droit de transmettre ces renseignements au comité?

M. Abram : Absolument. Je compte les envoyer à la greffière du comité. J'ai tout cela ici. J'ai passé en revue tous les courriels que j'ai reçus de la part d'employés de la Garde côtière qui sont bâillonnés, car ils n'avaient pas le droit de me transmettre ces renseignements. J'ai parcouru les messages et j'ai biffé tous les indices susceptibles de les identifier. Ce n'est que de l'information, mais c'est très détaillé.

En voici un exemple : 15 h 3, *The West View* — c'est un navire — essaie à nouveau d'appeler la radio de la Garde côtière à Victoria. Impossible d'établir la communication. On entend le capitaine crier. Voilà le genre de message qui est inscrit dans les registres de ces stations. Ce sont des renseignements publics. En fait, je ne devrais pas utiliser le terme « publics ».

Ce sont des renseignements que la Garde côtière possède, et on peut y avoir accès au besoin.

Je ne manquerai pas d'envoyer ce document à la greffière du comité pour que vous en preniez tous connaissance.

La sénatrice Raine : Merci beaucoup, et merci aussi de votre franchise.

J'aimerais que vous nous décriviez, si vous voulez bien, les différents types d'activités de recherche et de sauvetage qu'une station de phare pourrait effectuer, sachant qu'il y a deux personnes dans une station en tout temps, et c'est habituellement un couple. L'une pourrait s'occuper des communications radio et l'autre pourrait prêter assistance. Pourriez-vous expliquer en quoi consiste la capacité réelle, pour ainsi dire, ou le potentiel d'une station en matière de sauvetage et de recherche?

M. Abram : Merci de me poser cette question, parce que j'en ai parlé ce matin avec le commissaire adjoint de la Garde côtière, et j'ai été choqué.

En tout cas, la plupart du temps, il y a deux familles qui vivent dans une station : le gardien de phare et le gardien de phare adjoint, à titre d'employés, accompagnés de leurs conjoints respectifs. Souvent, il y a aussi des enfants, allant des tout-petits jusqu'aux jeunes presque adultes.

En cas d'incident sur l'eau, si le gardien de phare peut partir tout seul sans danger en bateau, alors c'est ce qu'il fera. C'est ainsi que nous avons toujours procédé. Nous ne partions pas deux personnes à la fois, sauf dans des circonstances exceptionnelles. Nous y allions seuls. Par exemple, il pouvait s'agir d'un bateau en panne, c'est-à-dire un bateau qui a eu un

fire because of it or whatever. We would bring a fire extinguisher or a fire pump, or just go out there and get a line on them and tow them to safety. That would be one situation. And, of course, they would be in radio contact with the other lightkeeper who is on the station, or the spouse of either lightkeeper on the station. That was always acceptable, no problem.

If it was people in the water, then it was all hands on deck. Two keepers in the boat go out. There were nine people, I believe, off Entrance Island near Nanaimo on Vancouver Island. They were pulled out of the water; all nine of them were pulled out of the water by the two lightkeepers. That was because they had a station boat, a small boat. They pulled them out, brought them in, treated them for hypothermia, and transferred them to the Coast Guard search and rescue vessel that came and picked them up, and then they went to an ambulance.

This has happened on the West Coast at Cape Beale. It has happened at numerous other stations, and it has never been a problem. It has been made a problem somehow within our litigious society, where people are saying, "Well, you can't have one person out there; you need two, and therefore we're not going to send anybody out if you don't have two."

For a lightkeeper, that would be a total slap in the face. It would most likely be ignored. I'm sorry, but if we broke the law, we broke the law, and we did it for good reason.

We used to always be told, by certain managers who were on our side, that in an emergency, all bets are off; you do whatever needs to be done. That included whether you were licensed to be a radio operator or not, whether you were licensed to run a rescue boat or not. If you knew how to do it, you could do it.

That was another thing that we were always trained in. We had to take radio operator courses in order to operate a VHF radio. We were licensed radio operators. This is not just Joe Blow or a kid picking up a radio and saying, "Hello, hello." We're out there doing it properly and by the book.

As far as your question, Senator Raine, the picture I paint now is that lightkeepers are being told they have to have two keepers in the boat or they can't go out. Well, in my opinion, that is ridiculous. If that is the case, if that is the law, it needs to be changed. I'm not sure who it is that needs to change it or what level of bureaucracy or policymakers or whatever says that's the law. They need to be targeted and they need to change the law and make it so that, in a distress situation, rules can be changed. They're policies, and policies can always be changed.

problème mécanique ou qui risque de prendre feu à cause de cela, ou peu importe. Nous emportions avec nous un extincteur ou une pompe d'incendie, ou nous allions tout simplement remorquer l'embarcation à un endroit sûr. C'était une des situations. Bien entendu, nous étions en contact radio avec l'autre gardien de phare dans la station ou avec l'un des conjoints. C'était toujours acceptable; il n'y avait pas de problème.

En revanche, lorsqu'il s'agissait de personnes tombées à l'eau, alors nous devions tous intervenir. Les deux gardiens de phare partaient en bateau. Si je me souviens bien, dans un incident survenu au large de l'île Entrance, près de Nanaimo, sur l'île de Vancouver, neuf naufragés ont tous été repêchés par les deux gardiens de phare. C'est parce que ces derniers avaient à leur disposition un petit bateau. Ainsi, les naufragés ont été retirés de l'eau et emmenés au phare où ils ont reçu des soins pour hypothermie, puis transférés au navire de recherche et de sauvetage de la Garde côtière qui était venu les chercher, avant d'être transportés en ambulance.

Cela s'est produit sur la côte Ouest, au cap Beale. Des cas similaires ont eu lieu à de nombreuses autres stations, et cette façon de faire n'a jamais posé de problème. Or, pour une raison ou une autre, c'est devenu un problème dans notre société litigieuse, car les gens disent : « Eh bien, vous ne pouvez pas envoyer une seule personne; il en faut deux et, par conséquent, nous ne dépêcherons personne si vous n'êtes pas deux. »

Pour un gardien de phare, ce serait une véritable gifle. Cette règle ne serait fort probablement pas respectée. Je suis désolé, mais si nous avons enfreint la loi, c'était pour une bonne raison.

Nous nous faisions toujours dire par certains gestionnaires qui étaient de notre côté qu'en cas d'urgence, tout est permis : il faut faire ce qui s'impose. Que vous soyez ou non un opérateur de radio certifié ou que vous ayez ou non l'autorisation de manier un bateau de sauvetage, si vous savez comment accomplir la tâche, vous pouvez le faire.

D'ailleurs, cela faisait toujours partie de notre formation. Nous devions suivre des cours pour apprendre à utiliser une radio VHF. Nous étions des opérateurs radio certifiés. Il ne s'agit pas simplement de prendre une radio, comme M. Untel ou comme un enfant, et de dire : « Allô, allô? » Nous faisons les choses correctement et selon les règles.

Pour en revenir à votre question, sénatrice Raine, les gardiens de phare se font maintenant dire qu'ils doivent être deux à bord du bateau, faute de quoi ils ne peuvent pas intervenir. Eh bien, à mon avis, c'est ridicule. Si tel est le cas, si c'est ce qu'exige la loi, alors il faut la modifier. J'ignore à qui revient le mandat de changer la loi, ou quel niveau de bureaucratie ou quels responsables politiques décident qu'il en est ainsi. Il faut s'adresser à ces décideurs, et ceux-ci doivent modifier la loi de sorte qu'il soit possible de changer les règles en situation de

The Deputy Chair: We're going to a second round.

Senator Coyle: Thank you again. This has been really enlightening, actually — no pun intended. I've learned an awful lot from your testimony here today.

I'm curious. Of course, we've heard, as you can imagine, from witnesses from the Coast Guard. What do you think the Coast Guard bureaucracy would say to us, or the leadership of the Coast Guard would say to us, if we fed back to them what we've heard from you?

Mr. Abram: I would imagine it would depend on where you were. If you were in your chambers, they would say one thing. If they were at the local pub, they might say another thing. I am sure they would dispute everything I have said to you today because it does not fit their program. I find that very distressing because I was always brought up to tell the truth.

The truth, in the last Senate committee where I appeared in Ottawa — I was sitting in that chamber — I had every single government department's testimony sitting next to me, highlighted and underlined, as to the issues that they spoke on that were untrue. I was willing to share that with all members, but we ran out of time, so I just had to state it.

If the Coast Guard commissioner were to come in tomorrow and tell you that, "Well, the law has changed and we have to have two people in a boat," then fine; change it again. Make it so you don't have to have two people in a boat, or allow one of those people to be the spouse of a lightkeeper.

Just so you know, the spouses that are full-time lightkeepers, most of them have been trained just like the lightkeeper who actually gets paid, only they don't get paid. The Coast Guard is actually getting four employees for the price of two at all of these stations. In my case, and many other keepers' cases, they have more than four; they have six. I had two kids who were both in their teenage years, who saw — and reported to me and my wife — people fall overboard. Had it not been for their eyes and ears, looking through binoculars and reporting it, those people would have died. They were in tide rips in extremely cold water, bad weather, underdressed, no flotation devices. I was able — because the weather was bad — to call the search and rescue station; and they dispatched a boat immediately, which pulled them out of the water and saved their lives.

Le vice-président : Nous allons passer à une deuxième série de questions.

La sénatrice Coyle : Merci encore une fois. Vos déclarations ont été éclairantes, pour ainsi dire. J'ai beaucoup appris de votre témoignage d'aujourd'hui.

Je suis curieuse. Nous avons évidemment entendu des témoignages, comme vous pouvez vous en douter, de représentants de la Garde côtière. Que pensez-vous que les fonctionnaires de la Garde côtière nous diraient, ou que les dirigeants de la Garde côtière nous diraient, si nous leur communiquions ce dont vous nous avez fait savoir?

M. Abram : Je présume que cela dépend de l'endroit où vous êtes. Si vous étiez dans vos chambres, ils vous diraient une chose. S'ils étaient au pub du centre-ville, ils vous diraient sans doute autre chose. Je suis certain qu'ils contesteraient tout ce que je vous ai dit aujourd'hui car cela ne cadre pas avec leur programme. C'est très déplorable car on m'a toujours appris à dire la vérité.

En fait, la dernière fois où j'ai comparu à Ottawa devant un comité du Sénat — j'étais assis dans cette enceinte —, les témoignages des représentants de tous les ministères, qui ont pris la parole sur la question à l'étude, étaient inexacts. J'étais disposé à le signaler à tous les membres, mais nous avons manqué de temps.

Si le commissaire de la Garde côtière venait témoigner demain et vous disait : « Eh bien, la loi a changé et deux personnes doivent être à bord d'un bateau », alors tant mieux; changez-la à nouveau. Modifiez-la de manière à ce que vous ne soyez pas tenus d'avoir deux personnes à bord d'un bateau ou de manière à ce que l'une de ces personnes soit l'épouse d'un gardien de phare.

Pour votre gouverne, en ce qui concerne les épouses qui sont des gardiennes de phare à temps plein, la majorité d'entre elles ont reçu la même formation que les gardiens de phare qui sont rémunérés, la seule différence, c'est qu'elles ne sont pas payées. La Garde côtière a donc quatre employés pour le prix de deux. Dans mon cas, et il en va de même pour de nombreux autres, c'est plus que quatre; c'est six. J'ai deux enfants qui, à l'adolescence, ont vu — car ils nous ont signalé les incidents à mon épouse et à moi — des gens tomber à l'eau. Sans leurs yeux et leurs oreilles, s'ils n'avaient pas regarder aux larges avec des jumelles et n'avaient pas signalé les incidents, ces personnes seraient mortes. Ils étaient dans des zones de remous de marée dans des eaux extrêmement froides, dans de mauvaises conditions météorologiques, pas habillées assez chaudement et sans dispositif de flottaison. J'ai pu — parce que le temps était mauvais — téléphoner à la station de recherche et de sauvetage,

If that kind of thing is happening and has happened, then I think the Coast Guard bureaucracy at the highest levels needs to acknowledge it and to say, "We're going to support our employees, because our employees are supporting this nation."

Senator Coyle: Clearly that's the truth.

I am imagining you are a man who doesn't go quietly into the night. You must have been advocating for the sorts of things you're talking with us about. What reaction do you get?

Mr. Abram: I have gotten reaction from pretty much 100 per cent of the people who I have spoken to about the efficacy of doing what I have been speaking of; using light stations to the fullest, rescuing people, having good communications.

At the beginning of the program, before people were educated as to what actually happened on light stations or marine communications stations or search and rescue stations, before they actually knew, there were many who felt like, "Why can't we just automate the light?" Of course you can automate the light. You can automate anything that is sort of electronic. That doesn't take care of the rest of it. Those people now are adamant defenders of staffing.

Senator Coyle: Thank you very much.

Senator Hartling: Sorry I was late. I saw Senator Manning in the chamber and I thought the committee wasn't happening. Anyway, I got it.

Thank you very much for your presentation. I grew up in the east of Canada, so lighthouses are a part of us. I am always fascinated by lighthouses and people who work there.

My question is around looking at retirement and recruitment. Would it happen that generationally, your sons or daughters would become lightkeepers, or do they say, "Oh, no, I don't want to do that because we did that all our lives?" How does recruitment happen after retirement?

Mr. Abram: In many cases, there are keepers who have kids who have become lightkeepers. The keepers at Carmanah Point Lighthouse, both of their kids, one male, one female, became lightkeepers and have worked their way through the system and up the system into principal lightkeeper positions.

That's not the main recruitment. The main recruitment was always done by the Canadian Coast Guard who would put out an ad annually and they would interview people and shortlist 20 names who may be suitable to use as a lightkeeper. When a job came open, they would take the top person and interview them

qui a dépêché un bateau immédiatement et qui a pu sortir ces gens de l'eau et sauver leur vie.

Si ce genre d'incident survient, les hauts dirigeants de la Garde côtière doivent dire, « Nous allons soutenir nos employés, car ils viennent en aide au pays ».

La sénatrice Coyle : C'est tout à fait vrai.

Je présume que vous êtes un homme qui n'a pas l'intention de se taire. Vous soulevez sans doute les arguments dont vous nous faites part depuis un moment. Comment les gens réagissent-ils?

M. Abram : Toutes les personnes avec qui j'ai discuté de l'efficacité des mesures dont je vous ai parlé convenaient qu'il faut continuer d'utiliser les stations de phare au maximum, de secourir des gens et d'entretenir de bonnes communications.

Au début du programme, avant que les gens sachent ce qui s'est réellement passé aux stations de phare, aux stations de communications maritimes ou aux stations de recherche et de sauvetage, avant qu'ils soient au courant, bon nombre d'entre eux disaient : « Pourquoi ne pouvons-nous pas tout simplement automatiser la lumière? » Bien entendu, on peut automatiser la lumière. On peut automatiser tout ce qui est électronique, mais cela ne réglera pas le reste. Ces gens tiennent absolument à ce qu'il y ait du personnel à ces stations.

La sénatrice Coyle : Merci beaucoup.

La sénatrice Hartling : Désolée de mon retard. J'ai vu le sénateur Manning à la Chambre et je croyais que la réunion du comité n'avait plus lieu. Quoi qu'il en soit, je suis ici.

Merci beaucoup de votre déclaration. J'ai grandi dans l'Est du Canada, et les phares font partie intégrante de notre région. J'ai toujours été fascinée par les phares et les gens qui y travaillent.

Ma question porte sur la retraite et le recrutement. D'un point de vue générationnel, vos fils ou vos filles deviendraient-ils des gardiens de phare, ou disent-ils : « Oh non, je ne veux pas faire cela car nous l'avons fait toute notre vie »? Comment procède-t-on au recrutement lorsque des gens prennent leur retraite?

M. Abram : Bien souvent, les enfants des gardiens de phare deviennent eux aussi des gardiens de phare. Les deux enfants des gardiens au phare de la pointe Carmanah, un de sexe masculin et un de sexe féminin, sont devenus des gardiens de phare, ont gravi les échelons et occupent maintenant des postes de gardiens principaux de phare.

Ce n'est pas la seule méthode de recrutement. Les principales activités de recrutement ont toujours été menées par la Garde côtière canadienne, qui affichait une offre d'emploi chaque année, effectuait des entrevues et dressait une liste de 20 candidats pouvant convenir pour devenir gardiens de phare.

even further and actually grill them and see if they were capable of doing that job. If they were, they would hire them.

That process fell by the wayside. What has happened now has been a hodgepodge of, "We need a lightkeeper at such-and-such a station," and they would try to draw one from another station to bring them in to fill the position, in the meatime creating another hole that may be filled by a spouse.

We started get more and more stations that had two married people being the lightkeepers because the recruitment had not kept up with the times. You know that succession planning is certainly something that every corporation needs to do. It hasn't been done well with the light stations and right now it is an extreme problem. I mentioned it in my presentation, the staffing by the person in Victoria is not being done at all and we are facing situations with lightkeepers who cannot go on their leave, even if it's for, say, medical reasons, because they don't have a person to plug in. That's just unconscionable. They need to have a backlog of people they can call on.

This pay system I mentioned earlier, Phoenix, that maybe some of you are familiar with, it's killing the light stations. You want to hire a term lightkeeper to come in for a couple of weeks or a few weeks or a couple of months to do a job and then tell them, "Sorry, we'll pay you six months from now," that doesn't sit well with people, because most of them need the money. I know this is throughout the public service right now and it needs to be changed. It needs to be scrapped. I don't know who the programmer was who put that one in but somehow it needs to be dealt with.

Senator Hartling: You kind of half answered that question. I was thinking about gender and women. If women did this job, I can see that's a good occupation for women. Then I was also thinking about what you were saying, couples. Has it ever been that you wouldn't have to be a couple, but you could be a pair who would work together in the lighthouse?

Mr. Abram: Certainly. As far as women are concerned — let me step back. I missed the question or part of the question.

Probably 50 per cent of the women or the keepers on the stations today are women and they are the principal keepers. They're the head honcho, as far as that goes. They're great keepers. They can do anything that needs to be done. They can get all the training that needs to be done. It doesn't matter what your gender is.

Lorsqu'un emploi est vacant, la personne dont le nom figure au haut de la liste passe une entrevue et est mise sur la sellette pour voir si elle est apte à accomplir cette fonction. Le cas échéant, la personne est embauchée.

Ce processus a été mis de côté. Le processus actuel est pêle-mêle car quelqu'un dit : « On a besoin d'un gardien de phare à telle ou telle autre station », et on tente de transférer un gardien de phare pour pourvoir le poste, mais on libère ainsi un poste pouvant être comblé par une épouse.

Nous avons commencé à combler des postes à de plus en plus de stations où deux couples mariés étaient les gardiens du phare car le recrutement n'a pas suivi la cadence avec le temps. Vous savez que la planification de la relève est certainement quelque chose que toutes les entreprises doivent faire. On n'a pas effectué efficacement cette planification avec les stations de phare et c'est actuellement un problème. Je l'ai mentionné dans mon exposé, et la dotation en personnel à Victoria n'est pas du tout effectuée, et nous sommes confrontés à des situations où des gardiens de phare ne peuvent pas prendre congé, même si c'est pour des raisons médicales, car il n'y a personne pour les remplacer. C'est tout à fait inadmissible. Il doit y avoir une liste de personnes que l'on peut appeler.

Le système de paye que j'ai mentionné plus tôt, le système Phénix, que certains d'entre vous connaissent sans doute, est en train de tuer les stations de phare. On veut embaucher un gardien de phare pour une période déterminée de quelques jours, semaines ou mois pour faire le travail, mais on doit ensuite lui dire : « Désolé, mais on vous paiera dans six mois. » Cela ne plaît pas aux gens car la majorité d'entre eux ont besoin de cet argent. Je sais que c'est un problème qui touche l'ensemble de la fonction publique à l'heure actuelle. Le système doit être aboli. Je ne sais pas qui était le programmeur qui a mis en place le système, mais il faut régler la situation d'une façon ou d'une autre.

La sénatrice Hartling : Vous avez répondu à moitié à la question. Je pensais aux femmes. Si des femmes occupaient cet emploi, ce pourrait être un bon métier pour elles, à mon avis. Je pensais également à ce que vous avez dit sur les couples. Est-il déjà arrivé que ce n'était pas un couple, mais deux personnes qui travaillaient au phare?

M. Abram : Certainement. En ce qui concerne les femmes, permettez-moi de revenir en arrière. Je n'ai pas compris la question ou une partie de la question.

Il y a probablement 50 p. 100 des femmes ou des gardiens aux stations à l'heure actuelle qui sont des femmes, et elles sont les gardiennes principales du phare. Elles sont les grandes patronnes. Elles sont d'excellentes gardiennes de phare. Elles peuvent assumer toutes les tâches qui doivent être accomplies. Elles peuvent suivre toutes les formations nécessaires. Le genre n'a pas d'importance.

Sexual orientation makes no difference whatsoever it can be female-male, male-male, female-female. I'm just talking about pairs of people, basically, when I said "couples."

Senator McInnis: A brief question: Did you mention the Oceans Act?

Mr. Abram: I certainly did.

Senator McInnis: And you mentioned —

Mr. Abram: Sorry. May I correct? I mentioned the Oceans Protection Plan, I believe is what I said. That's the OPP. That's the announcement that was made a couple of years ago about the $1.5 billion that will be injected into the West Coast.

Senator McInnis: That's right. Thank you.

The Deputy Chair: Mr. Abram, before I formally thank you, this was a fascinating and challenging hour or so we spent with you. Thank you very much. I share the view of my colleagues that you've brought issues to our attention of which we were only dimly aware, members of this committee. We really do appreciate that.

Allow me, though, to ask you this: You have made a number of quite serious allegations with regard to the Coast Guard, gag orders and alluded to their motivation for some bureaucratic actions and so on. They're serious and we take them seriously. If you had evidence of this, or information to substantiate that, it would be helpful if you would send it to the clerk of the committee. That would put us in a better position to assess your testimony and give it the proper consideration I'm sure you and Canadians deserve.

On that, I want to thank you on behalf of the members — I'm sorry. Were you about to say something? I didn't mean to cut you off.

Mr. Abram: I would like to say that I have approximately 20 file boxes of the type of information you're talking about.

The Deputy Chair: I'm a fast reader, but I'm not sure I can manage that. I'm not asking you, obviously, to disclose things that would put anybody in a compromised position. It's simply that it is somewhat difficult for the committee to give weight to your testimony, sincerely offered as it was, notwithstanding. I'm inviting you, if you think things would be helpful for us to properly assess it, I invite you to communicate with the clerks and we would be happy to receive whatever material you'd like to provide to us.

L'orientation sexuelle ne fait aucune différence, ce peut être une femme et un homme, un homme et un homme, ou une femme et une femme. Je fais allusion à deux personnes essentiellement lorsque je parle de « couples ».

Le sénateur McInnis : J'ai une question brève à poser : avez-vous mentionné la Loi sur les océans?

M. Abram : Je l'ai assurément fait.

Le sénateur McInnis : Et vous avez mentionné…

M. Abram : Désolé. Puis-je apporter une correction? J'ai mentionné le Plan de protection des océans. C'est le PPO. C'est l'annonce qui a été faite il y a quelques années sur les fonds de 1,5 milliard de dollars qui seront injectés pour la côte Ouest.

Le sénateur McInnis : C'est exact. Merci.

Le vice-président : Monsieur Abram, avant que je vous remercie officiellement, je tiens à vous dire que l'heure que nous avons passée avec vous a été fascinante et stimulante. Merci beaucoup. À l'instar de mes collègues, je reconnais que vous avez porté à notre attention des questions dont les membres du comité n'avaient guère conscience. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Permettez-moi, cependant, de vous poser la question suivante : vous avez fait un certain nombre d'allégations très graves concernant la Garde côtière, les bâillons et sa motivation de prendre certaines mesures bureaucratiques, notamment. Ce sont de graves allégations et nous les prenons au sérieux. Si vous aviez des éléments de preuve ou des renseignements pour étayer ces allégations, ce serait utile si vous pouviez les faire parvenir à la greffière du comité. Nous serions ainsi mieux à même d'évaluer vos témoignages et de les examiner comme il se doit, ce que les Canadiens et vous méritez.

Sur ce, je tiens à vous remercier au nom des membres du comité — je suis désolé. Vous alliez dire quelque chose? Je ne voulais pas vous interrompre.

M. Abram : J'aimerais dire que j'ai environ 20 boîtes de dossiers qui renferment les renseignements dont vous parlez.

Le vice-président : Je lis rapidement, mais je ne suis pas certain que je pourrai lire tous ces documents. Je ne vous demande évidemment pas de divulguer des renseignements qui placeraient des gens dans une situation délicate. Il est tout simplement difficile pour le comité de donner du poids à votre témoignage, aussi sincère soit-il. Si vous croyez que ce serait utile pour que nous puissions faire une évaluation appropriée, je vous invite à communiquer avec les greffiers, et nous serons ravis de recevoir les renseignements que vous voudrez bien nous fournir.

Mr. Abram: I appreciate the offer and I think it's an extremely valid point on your part. I know my allegations have been serious. I have been cautious. As you know, I am a local government representative. I am always cautious. As a human, I try to be cautious and not offend. At the same time, when things are being done that are just outright wrong, it needs to be brought to the attention of the appropriate people.

In my mind, you are the appropriate people. You are the people at the Senate able to have the ear of government and let government know you have done the fact-finding and you have done the footwork they need in order to make good decisions. I absolutely appreciate the work this committee has done. Senators before you and with you now who have worked on this issue, you've done an incredible service to this nation.

The Deputy Chair: Thank you for that, Mr. Abram. I will now thank you once again on behalf of the committee and conclude the meeting.

(The committee adjourned.)

M. Abram : Je vous remercie de l'offre, et je pense que c'est un point fort valide. Je sais que mes allégations sont graves. J'ai fait preuve de circonspection. Comme vous le savez, je suis un représentant gouvernemental local. Je fais toujours attention. Comme être humain, j'essaie de peser mes mots et de ne pas offusquer les gens. Or, lorsque des gestes sont carrément inacceptables, il faut le signaler aux personnes appropriées.

À mon avis, vous êtes les personnes appropriées. Vous êtes les membres du Sénat, vous êtes les oreilles du gouvernement, et vous faites savoir au gouvernement que vous avez recueilli les faits et pris les mesures nécessaires pour qu'il puisse prendre les bonnes décisions. Je vous suis extrêmement reconnaissant du travail que ce comité fait. Les sénateurs avant vous et avec vous qui ont travaillé dans ce dossier ont rendu un service exceptionnel à ce pays.

Le vice-président : Merci, monsieur Abram. Je vous remercie encore une fois au nom du comité, et je vais maintenant clore la séance.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, May 3, 2018

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met this day at 8:34 a.m. to study Maritime Search and Rescue activities, including current challenges and opportunities; and, in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

Senator Fabian Manning (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning. My name is Fabian Manning. I'm a senator from Newfoundland and Labrador and I am pleased to chair this morning's meeting and the committee as a whole.

Before I give the floor to our witness, I would ask senators to introduce themselves.

[*Translation*]

Senator Ringuette: Pierrette Ringuette from New Brunswick.

[*English*]

Senator Gold: Marc Gold, Quebec.

Senator Munson: Jim Munson, Ontario.

Senator Raine: Nancy Greene Raine, British Columbia.

Senator Coyle: Mary Coyle, Nova Scotia.

Senator Hartling: Nancy Hartling, New Brunswick.

The Chair: Senators, I won't be here next week, as most of you know. This will be my last meeting in the chair with Senator Greene Raine, because she will be retiring before I get back. I would like to thank her for her service to this committee, the Senate of Canada and to all Canadians. She has been a wonderful lady to work with over the years. I will miss you, and I'm sure others will, too.

Senator Raine: Thank you very much. I have enjoyed working with you all.

The Chair: With that, the committee is continuing its study on maritime search and rescue activities, including its current challenges and opportunities. This morning, we are pleased to welcome Glenn Priestley, Executive Director, Northern Air Transport Association.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 3 mai 2018

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 8 h 34, pour poursuivre son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent, et à huis clos, pour faire l'étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Le sénateur Fabian Manning (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour. Je suis Fabian Manning, et je suis un sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador. J'ai le plaisir de présider la séance de ce matin et le comité dans son ensemble.

Avant de donner la parole à notre témoin, je vais demander aux sénateurs de se présenter.

[*Français*]

La sénatrice Ringuette : Pierrette Ringuette, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

Le sénateur Gold : Marc Gold, du Québec.

Le sénateur Munson : Jim Munson, de l'Ontario.

La sénatrice Raine : Nancy Greene Raine, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Coyle : Mary Coyle, de la Nouvelle-Écosse.

La sénatrice Hartling : Nancy Hartling, du Nouveau-Brunswick.

Le président : Mesdames et messieurs, je ne serai pas ici la semaine prochaine, comme vous le savez pour la plupart. C'est la dernière réunion que je préside en présence de la sénatrice Greene Raine, car elle va prendre sa retraite avant mon retour. Je tiens à la remercier de ses services au sein de notre comité et du Sénat du Canada, pour le bien de tous les Canadiens. J'ai adoré travailler avec elle au fil des années. Vous allez me manquer, et je suis sûr que vous allez manquer à d'autres aussi.

La sénatrice Raine : Merci beaucoup. J'ai beaucoup aimé travailler avec vous tous.

Le président : Sur ce, le comité poursuit son étude sur les activités de recherche et sauvetage maritimes, y compris les défis et les possibilités qui existent. Ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir Glenn Priestley, directeur général de la Northern Air Transport Association.

Mr. Priestley was one of the witnesses we hoped to hear when we travelled to the North at the end of May, but he's stationed here in Ottawa with great knowledge of the North, from what I understand, so we're pleased to be able to hear from him in Ottawa on the concerns of search and rescue. On behalf of the members of the committee, thank you for being here with us this morning. I understand you have opening remarks and after those, I'm sure the senators will have questions for you.

Glenn Priestley, Executive Director, Northern Air Transport Association: Thank you very much, Mr. Chair. On behalf of the Northern Air Transport Association, I'd like to start by thanking the committee for the opportunity to provide a northern aviation perspective on this important discussion on maritime search and rescue.

The Northern Air Transport Association's membership is representative of all aspects of northern and remote air operations, including 705-704 scheduled passenger service, mainline cargo carriers, 703 air carriers, helicopters and specialized operations, including internationally renowned medevac capabilities.

Our operators are committed to the highest possible standards and cooperate with all government agencies to provide northern and remote communities with essential services.

NATA was formed over 40 years ago to assist in the development of Northern Canada by promoting industry best practices in providing safe and reliable air transportation. Northern operators have had to find solutions to operational problems that simply do not exist in the south. Northern operators have international experience and a reputation for safe operations in the harshest of environments.

Referring to the attached route map and airport plot map provided with the written brief to the committee, northern operators' experience with long-range flight planning with limited information and support has developed the industry knowledge and skill sets required because of a need for greater contingency planning to ensure mission and society system safety.

This expertise causes an opportunity for the further development of the network of response capabilities. NATA would like to highlight what we believe could be useful to a Northern search and rescue strategy.

M. Priestley est l'un des témoins que nous espérions entendre quand nous sommes allés dans le Nord à la fin de mai, mais il travaille ici à Ottawa. Il possède une connaissance approfondie du Nord, d'après ce que je comprends, alors nous sommes ravis de pouvoir l'entendre à Ottawa sur les questions de recherche et de sauvetage. Au nom des membres du comité, je vous remercie de votre présence ce matin. Si j'ai bien compris, vous allez faire une déclaration liminaire, après quoi je suis sûr que les sénateurs auront des questions à vous poser.

Glenn Priestley, directeur général, Northern Air Transport Association : Merci beaucoup, monsieur le président. Au nom de la Northern Air Transport Association, j'aimerais commencer par remercier le comité de nous donner l'occasion de présenter le point de vue de l'aviation dans le Nord dans le cadre de cette importante discussion sur la recherche et le sauvetage maritimes.

La composition de la Northern Air Transport Association, la NATA, est représentative de tous les aspects des opérations aériennes menées dans les régions nordiques et éloignées, notamment le service passager à horaire fixe 705-704, les transporteurs de fret de la ligne principale, les transporteurs aériens de type 703, les hélicoptères et les opérations spécialisées, y compris les capacités d'évacuation médicale reconnues à l'échelle internationale.

Nos exploitants respectent les normes les plus élevées possible et coopèrent avec tous les organismes gouvernementaux pour offrir des services essentiels aux collectivités nordiques et éloignées.

La NATA a été formée il y a plus de 40 ans pour contribuer au développement du Nord canadien et mettre de l'avant les pratiques exemplaires de l'industrie en matière de transport aérien sécuritaire et fiable. Les exploitants dans le Nord ont dû trouver des solutions à des problèmes opérationnels qui n'existent tout simplement pas dans le Sud. Ceux-ci ont de l'expérience partout dans le monde et sont reconnus pour mener des opérations sécuritaires dans les environnements les plus hostiles.

En consultant la carte d'itinéraire et la carte des aéroports ci-jointes, vous serez à même de constater que l'expérience des exploitants du Nord concernant la planification de vols de longue distance à l'aide de renseignements et de soutien limités a permis à l'industrie d'acquérir les connaissances et les compétences qui lui sont nécessaires parce qu'il faut une planification d'urgence plus pointue pour assurer la sécurité des missions et des voyageurs.

Cette expertise donne l'occasion de développer davantage le réseau des capacités d'intervention. La NATA aimerait donner son opinion sur les éléments pertinents à l'élaboration d'une stratégie nordique de recherche et sauvetage.

I think I'm here today because of two previous presentations and meetings I had, first, with Senator Patterson's round table in Iqaluit in 2016; and, second, in Yellowknife we had a northern Canadian defence symposium that NATA was asked to address. Again, we ask the question: Can we assist with the cataloguing of potential civilian SAR assets that could be accessed on a needed basis? This inventory could include aircraft, personnel and ground support, such as maintenance, fuel and accommodation.

The second thing I would like to present to the committee is an ongoing challenge for northern operators in attracting and retaining employees with relevant skills, as well as in other groups, where there is a challenge to maintain skills competencies that have been attained.

Perhaps there could be an identification of training programs that could be developed to cross-train individuals presently employed by air carriers in the North for search and rescue operations.

In previous submissions, this challenge has been discussed with solutions such as short-term internships and secondments, and NATA members would be interested in further discussions on how to develop this into a strategy.

Are there present SAR personnel organizations where a close relationship with air operators could be mutually beneficial? Last week in Whitehorse, at NATA 42, the Northern and Remote Aviation Conference, we asked how we could involve CASARA more, and we had a presentation from the Air Cadets about how we could involve that dedicated group of youths.

Finally, the Office of the Auditor General report on northern Canada infrastructure in June 2017, at which NATA made several presentations. They identified that, of 117 airports, only 10 have a hard surface. This is a concern for long-range search and rescue. You can appreciate they need long runways. There aren't that many.

We put a resolution out started in 2014, renewed in 2018, to see if we can come up with an alternate runway surface. We have a test project under way. One of the diagrams I've provided with the written brief was the original stakeholders. That's grown substantially. Now we're looking at whether we can have portable, remote runways made of aluminum. Can we strengthen the gravel with certain substances? One is called EK37, developed by an outfit called Midwest Industrial Supply. Can we

Je crois que je suis ici aujourd'hui en raison des exposés que j'ai faits lors de deux réunions, la première étant la table ronde tenue par le sénateur Patterson à Iqaluit en 2016, et la deuxième, un symposium de la défense dans le Nord du Canada à l'occasion duquel la NATA a été invitée à prendre la parole. Encore une fois, nous posons la question : est-ce que nous pouvons aider à répertorier les ressources civiles potentielles en matière de recherche et de sauvetage qui pourraient être appelées en renfort au besoin? Ce répertoire pourrait inclure les aéronefs, le personnel et le soutien sur le terrain comme la maintenance, le carburant et l'hébergement.

La deuxième chose que je veux expliquer au comité est le défi constant pour les exploitants du Nord d'attirer et de conserver les employés possédant les compétences pertinentes, de même qu'au sein d'autres groupes où il est difficile de conserver les compétences acquises.

Il s'agirait peut-être de concevoir des programmes permettant d'offrir aux personnes qui sont déjà à l'emploi de transporteurs aériens du Nord une formation polyvalente englobant les opérations de recherche et sauvetage.

Dans des mémoires présentés précédemment, des solutions ont été proposées à ce problème, notamment la mise sur pied de courts stages et détachements. Les membres de la NATA aimeraient discuter plus amplement des moyens de développer une telle stratégie.

Est-ce qu'il y a en ce moment des organisations de personnel de recherche et sauvetage pour lesquelles des relations étroites avec des exploitants aériens pourraient être mutuellement profitables? La semaine dernière, à Whitehorse, à l'occasion de la NATA 42, la Northern and Remote Aviation Conference, ou conférence sur l'aviation dans le Nord et les régions éloignées, nous nous sommes demandé comment nous pourrions faire davantage intervenir l'ACRSA, l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, et nous avons entendu un exposé des Cadets de l'air sur les façons dont nous pourrions faire intervenir ce groupe de jeunes dévoués.

Enfin, il y a le rapport de juin 2017 du Bureau du vérificateur général sur l'infrastructure dans le Nord du Canada, pour lequel la NATA a présenté plusieurs exposés. On y indique que des 117 aéroports, seulement 10 ont une piste d'atterrissage à surface dure. C'est préoccupant pour les opérations de recherche et de sauvetage à longue portée. Vous comprenez qu'il leur faut de longues pistes. Il n'y en a pas autant que cela.

Nous avons adopté en 2014 et renouvelé en 2018 une résolution énonçant la nécessité de trouver une autre solution pour les surfaces d'atterrissage. Nous avons un projet pilote en cours. Les intervenants initiaux figurent sur l'une des images qui accompagnent notre mémoire. Ils sont maintenant beaucoup plus nombreux. Nous nous penchons maintenant sur la possibilité d'avoir des aires d'atterrissage portatives en aluminium. Pouvons-nous raffermir les surfaces en gravier à l'aide de

lengthen and strengthen our runways with existing finances and applying new technology?

A review of the attached landmass and route structure map I provided identifies the challenges facing SAR operations in Northern and remote Canada. It's a long way from everywhere to go anywhere in the North. NATA members have always been involved in local SARs; it's a traditional service provided. My first flight I can remember in 1972, I was involved in a SAR off Lake Erie for an overturned 14-foot aluminum.

Airplanes and all forms of SAR — land, sea and air — have been important.

Let me ask a question as a conclusion: Can we perhaps utilize and identify the assets across the North to be better inventoried to enhance response times in crises? Time is of the essence when something goes wrong, like a boat flipping over; it's a matter of minutes, and no more than hours. NATA was formed to help in the economic development of the North, including the daily essential service we provide to all stakeholders living in Canada's northern and remote regions. We are proud of our role to improve the lives of all Canadians, and today we want to offer our support for any northern search and rescue program.

The Chair: Thank you, Mr. Priestley. We will go to our first questioner.

Senator Gold: Thank you and welcome, Mr. Priestley. The challenges are enormous. We're only starting to learn of them. You've had a lot of experience with this.

We know, as you said, the distances are enormous and the infrastructure is inadequate. Can you talk a little bit more about what priorities should we consider for the improvement of the infrastructure so that passenger flights and cargo carriers can land in more remote areas and assist in search and rescue?

Mr. Priestley: Those aircraft are going to continue with the main runways that are paved.

I'm thinking two things. First of all, for instance Kenn Borek Air operates a route system throughout the Baffin and Ellesmere Island to the North. Traditionally we have fuel caches. Do we know where they are? When we have an emergency or a problem involving search and rescue, whether it be a fishing boat that gets into trouble or all the various scenarios — we can escalate all the

certaines substances? Il y en a une qu'on appelle EK37, et qui a été développée par une entreprise du nom de Midwest Industrial Supply. Pouvons-nous allonger et raffermir nos pistes avec les moyens financiers actuels et à l'aide de la nouvelle technologie?

La carte géographique du Canada et la carte de la structure des routes que je vous ai fournies montrent bien les défis liés à la recherche et au sauvetage dans les régions nordiques et éloignées du Canada. Dans le Nord, tout est loin de tout. Les membres de la NATA ont toujours participé aux opérations locales de recherche et de sauvetage; il s'agit d'un service traditionnel. Je me souviens de mon premier vol dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage, en 1972. C'était pour un canot en aluminium de 14 pieds qui avait chaviré, dans le coin du lac Érié.

Les activités de recherche et de sauvetage par avion — les activités terrestres, maritimes et aériennes — ont depuis toujours une grande importance.

En guise de conclusion, je vais vous poser une question : pourrions-nous utiliser et cerner les ressources à l'échelle du Nord afin de mieux les répertorier de manière à améliorer les temps de réponse en cas de crise? En cas de problème, le temps est un facteur essentiel, par exemple quand un bateau chavire; c'est une question de minutes, et il ne faut pas que cela prenne plus que quelques heures. La NATA a été créée pour contribuer au développement économique du Nord, ce qui comprend le service quotidien essentiel que nous fournissons à tous les intervenants des régions nordiques et éloignées du Canada. Nous sommes fiers de notre rôle, qui est d'améliorer la vie de tous les Canadiens, et aujourd'hui, nous voulons offrir notre soutien à tout programme de recherche et de sauvetage dans le Nord.

Le président : Merci, monsieur Priestley. Nous allons maintenant passer aux questions.

Le sénateur Gold : Merci et bienvenue, monsieur Priestley. Les défis sont énormes. Nous ne faisons que commencer à en prendre connaissance. Vous avez une vaste expérience de cela.

Nous savons, comme vous l'avez dit, que les distances sont énormes et que l'infrastructure est inadéquate. Pouvez-vous nous en dire un peu plus sur les priorités que nous devrions envisager pour ce qui est d'améliorer l'infrastructure de sorte que les vols passagers et les avions-cargos puissent se poser dans les régions les plus éloignées afin d'aider aux opérations de recherche et de sauvetage?

M. Priestley : Ces avions vont continuer d'utiliser les principales pistes à surface dure.

Je pense à deux choses. Premièrement, Kenn Borek Air exploite par exemple un système de routes aériennes dans les îles de Baffin et d'Ellesmere, dans le Nord. Nous avons traditionnellement des caches à carburant. Savons-nous où elles se trouvent? Quand nous avons une situation d'urgence ou un problème qui requiert une opération de recherche et de

way up to cruise ships. "What is the closest asset to the problem?" is always the first question.

There has been a lot of work done on that, but if there's any way that we, as an organization, can help more — that's what my board asked me to come and pass on today when I polled them. If you look at our board on our website, I'm proud; we have some of the greatest northern fliers in the world. We have people who are in the hall of fame for work they've done in Antarctica, Kenn Borek Air, for instance, and the rescue down to Antarctica is legendary.

But do we know where they're located? Can we keep some type of a plot map? Kenn Borek, for instance, has approximately 23 Twin Otters in the North. Do we know if the SAR people can access those on any given day? This is a small example of what I'm talking about.

Last week, we were talking at NATA 42 in Whitehorse. We would encourage and want that conference to be used to meet on an annual basis to talk about search and rescue operations in the North. It's vital to us. It's something we're involved in all the time. But again I ask the question: Do we have a proper inventory of the various resources — hangars — when we get into a situation? Do we know where we can put an aircraft, not just on a runway, but can we put one into a hangar — where are the hangars? That's what we thought might be useful.

Senator Gold: That certainly would be useful. A mapping of the inventory made accessible to your members would be the first step.

Beyond that, if you had a wishlist for the improvement of infrastructure in the North, what would it be?

Mr. Priestley: If you look at the plot map of the 117 airports, you'll notice in Northern Manitoba and Ontario, there are quite a few spots of airports. Of those, 44 per cent of them do not meet the standards of southern Canadian airports. That's in the Office of the Auditor General's report.

The key thing we need is GPS approaches. If we had more GPS approaches, it would be better. Access to the airport is really the most important thing, as is having good approaches to get into the airport.

sauvetage, que ce soit un bateau de pêche qui a un problème ou n'importe quelle autre situation — ce pourrait même être des navires de croisière —, la première question qui se pose est celle de savoir quelle est la ressource se trouvant le plus près du problème.

Beaucoup de travail a été fait sur ce plan, mais si notre organisation peut contribuer davantage, de quelque façon que ce soit — c'est ce que les membres de mon conseil m'ont demandé de venir vous transmettre comme message, quand je les ai sondés. Vous pouvez voir qui ils sont sur notre site web. J'en suis fier, car nous avons certains des plus formidables aviateurs nordiques du monde. Nous avons des gens qui ont été intronisés au temple de la renommée pour le travail qu'ils ont accompli en Antarctique, dont Kenn Borek Air, et j'ajoute que les opérations de sauvetage en Antarctique sont légendaires.

Mais savons-nous où les ressources se trouvent? Pourrions-nous tenir à jour un genre de plan? Par exemple, Kenn Borek Air a environ 23 appareils Twin Otter dans le Nord. Savons-nous si les gens des opérations de recherche et sauvetage peuvent avoir accès n'importe quand à ces appareils? C'est un petit exemple pour illustrer ce que je dis.

La semaine passée, nous avons pris la parole à la conférence NATA 42 de Whitehorse. Nous souhaitons que cette conférence serve à une rencontre annuelle sur les opérations de recherche et de sauvetage dans le Nord. C'est crucial, pour nous. Nous intervenons tout le temps sur ce plan, mais je pose de nouveau la question : possédons-nous un répertoire convenable des diverses ressources — des hangars —, en cas de situation d'urgence? Savons-nous où nous pouvons mettre un aéronef dans un hangar? Pas juste une piste, mais un hangar. Savons-nous où sont les hangars? Nous pensons que cela peut être utile.

Le sénateur Gold : Ce serait sûrement utile. Un répertoire mis à la disposition de vos membres constituerait la première étape.

Outre cela, si vous aviez une liste de souhaits pour l'amélioration de l'infrastructure dans le Nord, qu'est-ce qu'elle comporterait?

M. Priestley : Si vous regardez le plan qui présente les 117 aéroports, vous remarquerez que dans le nord du Manitoba et de l'Ontario, il y a d'assez nombreux aéroports. Cependant, 44 p. 100 de ces aéroports ne sont pas conformes aux normes des aéroports du Sud du Canada. C'est dans le rapport du Bureau du vérificateur général.

Ce qu'il nous faut principalement est l'approche GPS. Si nous avions plus de possibilités d'approches GPS, ce serait mieux. L'accès à l'aéroport est réellement le facteur le plus important, tout comme une bonne approche pour l'atterrissage.

I don't want a wishlist of greater, longer runways. That's a lovely thing to ask for. But first of all, make sure we have good approaches. Right now, only half the airports have adequate approach lighting. If we can get the lighting and navigation improved, we will have better reliability of getting to the problem, whatever the problem is.

We do 33,000 medevacs in the North per year. It's a big challenge when you go a long way with inclement weather to an airport with inadequate navigation and aren't able to get in. It's time-consuming. It deteriorates the system and safety of society.

Senator Gold: Do you know where we would get information about the costs of improving the GPS resources or assets? Is that information available — the order of magnitude?

Mr. Priestley: We work closely with NAV Canada and Transport Canada. They're our partners in the development. One's the regulator; the other's the service provider. Our relationships are good, and they're doing some good work in moving forward. It's just that the technology is advancing so quickly, to put that technology into the airports. But I would suggest that's my number one wish.

Senator Gold: Can you provide the committee with some information about the overall costs? Were we to improve the GPS assets in those areas, do you have an idea what it would cost?

Mr. Priestley: I can find that out and report back to the committee.

Senator Gold: That would be helpful.

Mr. Priestley: I can do that.

Senator Coyle: Thank you very much for this excellent presentation and for your written submission.

I wanted to confirm something and then ask a couple of questions. What I'm understanding from this important presentation on the Northern Air Transport Association, Mr. Priestley, is that your association is really an incredible set of assets: airlines, airplanes, helicopters, crews and infrastructure throughout the North and all knowledgeable in the North. You also have this medevac capacity you described, which is an asset already engaged in northern search and rescue, but one which could be deployed in a much better way if, for instance, as you suggest, a really good, solid, comprehensive inventory of the assets and resources were done immediately and then kept up-to-date.

Je ne veux pas qu'on mette sur la liste des pistes plus longues et meilleures. Ce serait formidable, mais veillez d'abord à ce que nous ayons de bonnes approches. En ce moment, seulement la moitié des aéroports sont munis d'un balisage lumineux d'approche suffisant. Si nous pouvons améliorer les dispositifs lumineux et la navigation, nous pourrons nous rendre de façon plus fiable sur les lieux du problème, quel que soit le problème.

Nous réalisons 33 000 évacuations médicales dans le Nord par année. C'est un gros défi quand vous devez parcourir de longues distances par mauvais temps pour vous rendre à un aéroport si la navigation est inadéquate et que vous êtes incapable de vous poser. On perd du temps, et cela cause la détérioration du système et de la sécurité de la société.

Le sénateur Gold : Savez-vous où nous pourrions trouver l'information sur les coûts de l'amélioration des ressources GPS? Est-ce qu'on peut trouver cette information, soit l'ordre de grandeur?

M. Priestley : Nous travaillons en étroite collaboration avec NAV Canada et Transports Canada. Ce sont nos partenaires en matière de développement. L'un est l'organisme de réglementation et l'autre, le fournisseur de services. Nos relations sont bonnes, et ils travaillent à améliorer la situation. C'est juste que la technologie progresse si rapidement et qu'il faudrait l'utiliser dans les aéroports. Je dirais que c'est mon premier vœu.

Le sénateur Gold : Pouvez-vous fournir de l'information au comité au sujet des coûts globaux? Si nous devions améliorer les ressources GPS dans ces régions, avez-vous une idée des coûts?

M. Priestley : Je peux trouver cette information et la transmettre au comité.

Le sénateur Gold : Ce serait utile.

M. Priestley : Je peux le faire.

La sénatrice Coyle : Je vous remercie beaucoup de votre excellent exposé et de votre mémoire.

J'aimerais confirmer quelque chose, puis poser quelques questions. Ce que je comprends de cet important exposé de la Northern Air Transport Association, monsieur Priestley, c'est que votre association est réellement un regroupement incroyable de ressources : compagnies aériennes, avions, hélicoptères, équipages et infrastructure partout dans le Nord, et vaste connaissance du Nord. Vous avez aussi la capacité de mener des évacuations médicales, comme vous l'avez décrit, et c'est quelque chose qui se fait déjà dans le cadre des activités de recherche et de sauvetage dans le Nord, mais qu'on pourrait faire bien mieux si, par exemple, on créait sans tarder un répertoire très solide et complet des ressources et si on le maintenait à jour.

The personnel, I think I heard you mention — there's an issue with availability as well as training, so there's a point there. Then, as my colleague has mentioned, there are the issues of infrastructure, both the runways themselves and the landing pads for the helicopters.

I have many questions, but I will limit it to two right now. First, would you see the Northern Air Transport Association conducting the inventory and maintaining an up-to-date inventory in the way you have described? If so, how would that happen? What would be required to make that happen?

And then my second question is around the relationship or connection — or lack thereof — between your association and the coordination of marine search and rescue in the North by the other major players, such as the Coast Guard, et cetera.

Mr. Priestley: Thank you very much for that question. I see NATA in that role, because there are 39 members of NATA, and that represents virtually 100 per cent of the northern operators.

When you think about the North — and you can talk about the size. We know it's 40 per cent of Canada but has the population of Kingston. Those are statistics we know. But it's hard to understand the actual assets in the North. On any given day, there are probably about 200 aircraft. We're not talking about thousands.

When we talk about the gravel-equipped aircraft, whether Canadian North, Nolinor, Air North, Air Inuit, these are 737s that can land on gravel. There are maybe a dozen of them — 12 to 14 of them — on any given day.

But there are a whole bunch of other aircraft. Summit Air has ATR 42s that do refuelling. Vital information to know about the refuelling pad they go to up in the Bathurst marine base, that would be important to know. How we have the technology to get the fuel there, if indeed we need the refuelling if we are involved in a search and rescue of some significance. The contingency planning changes whether it's an upside down 14-foot aluminum or something much worse. We have to understand what we have to apply.

I don't know much about the North, I'm a student, but I have flown all the airports in what they call the Quebec Arctic. As you know, there are four basic northern areas of Canada. There's Air Inuit and then there's Johnny May. He's a well-known pilot who operates a beaver service at the top of Ungava Bay. He's very well-known and has been involved in many search and rescue operations over the years. That's the type of asset we can continue to relate to whoever the search and rescue person is. I

Le personnel, comme je crois vous l'avoir entendu dire... Il y a un problème de rareté et de formation, alors c'est un élément. Puis, comme mon collègue l'a mentionné, il y a des problèmes d'infrastructure, aussi bien concernant les pistes que les plateformes d'atterrissage pour les hélicoptères.

J'ai de nombreuses questions, mais je vais me limiter à deux pour le moment. Premièrement, verriez-vous la Northern Air Transport Association s'occuper de créer et de tenir à jour le répertoire que vous avez décrit? Dans l'affirmative, comment faudrait-il que cela se fasse? Qu'est-ce qu'il faudrait pour que cela se fasse?

Ma deuxième question porte sur les liens ou la connexion — ou l'absence de liens ou de connexion — entre votre association et la coordination des opérations de recherche et de sauvetage maritimes dans le Nord dont s'occupent les autres grands intervenants comme la Garde côtière canadienne, et cetera.

M. Priestley : Je vous remercie beaucoup de vos questions. Je vois la NATA s'acquitter de ce rôle, car elle compte 39 membres, et ce sont pratiquement 100 p. 100 des exploitants dans le Nord.

Pensez à l'étendue du territoire dans le Nord. Nous savons que cela représente 40 p. 100 du Canada, mais que la population est la même que celle de la ville de Kingston. Ce sont les chiffres que nous connaissons. Cependant, il est difficile de comprendre les ressources qu'il y a effectivement dans le Nord. À n'importe quel moment, il y a probablement 200 avions. Nous ne parlons pas de milliers d'avions.

Quant aux avions adaptés aux pistes de gravier, que ce soit Canadian North, Nolinor, Air North, Air Inuit, ce sont des 737 qui peuvent atterrir sur des pistes de gravier. Il y en a peut-être une douzaine — de 12 à 14 —, à n'importe quel moment.

Il y a cependant divers autres avions. Summit Air a des ATR 42 qui font du ravitaillement. Il serait essentiel de connaître le poste de ravitaillement où ils se rendent à la base maritime de Bathurst. Quelle est la technologie que nous avons pour amener le carburant là-bas, si nous en avons besoin en cas d'opération importante de recherche et de sauvetage? La planification d'urgence change, selon qu'il s'agit d'un bateau de 14 pieds en aluminium qui a chaviré ou de quelque chose de bien pire. Il nous faut comprendre les ressources dont nous avons besoin.

Je n'en sais pas beaucoup sur le Nord — j'apprends —, mais je me suis rendu dans tous les aéroports de ce qu'on appelle l'Arctique québécois. Comme vous le savez, il y a quatre grandes régions nordiques au Canada. Il y a Air Inuit, et il y a Johnny May. C'est un pilote bien connu qui exploite un service par Beaver au nord de la baie d'Ungava. Il est très bien connu et a participé à de nombreuses opérations de recherche et sauvetage, au fil des années. C'est le type de ressource sur laquelle nous pouvons continuer de miser, peu importe qui est la

would love to have the opportunity to connect with a search and rescue coordinator to provide that asset inventory.

Senator Coyle: My first question was who would conduct that inventory.

Mr. Priestley: We can. NATA would happily do it because we know the members.

Senator Coyle: Would you need resources to do that?

Mr. Priestley: No. I come to a lot of committees here. That's my job. To this one I'm not coming with my hand out — it's with my hand up, asking how we can help. It would be easy for us to do, to ask the question of our membership and then provide that information. Our members would be happy to provide that.

Senator Coyle: Do you have a current relationship with the Coast Guard, for example?

Mr. Priestley: Not to the degree we should. I think that would be helpful.

Senator Raine: Following up on this thought, nowadays it's pretty easy to maintain a database electronically and have it be shared by more than one player. Obviously you would want that shared with the search and rescue coordination centres so it would be real time; this plane is over there, that plane went up there, and they're taking fuel from here to there next Tuesday. That is kind of a no-brainer.

Mr. Priestley: It it. The schedule on a bigger piece of equipment, yes — you can get that on your home computer now. But there is an awful lot of smaller, ad hoc work taking place with helicopters, the traditional Beaver-type aircraft, equipment that would be worthwhile to identify.

For instance, in Northern British Columbia last week the BC Floatplane Association asked to join NATA. They have 30 commercial members. Those are important assets to know the location of. Even if it's nothing more than a contact name and phone number, that would be useful.

Senator Raine: So this database, working together with the Coast Guard so you know what information is important to have on hand and updated, you would know who's responsible for updating it in the database as well?

Mr. Priestley: I think it would be useful.

personne chargée des activités de recherche et sauvetage. Je serais ravi d'avoir la chance d'établir des liens avec un coordonnateur des activités de recherche et de sauvetage afin de fournir ce répertoire des ressources.

La sénatrice Coyle : Ma première question était à savoir qui créerait le répertoire.

M. Priestley : Nous pouvons le faire. La NATA serait ravie de le faire, car elle connaît les membres.

La sénatrice Coyle : Auriez-vous besoin de ressources pour le faire?

M. Priestley : Non. Je parle devant divers comités ici. C'est mon travail. Cette fois, je n'arrive pas avec la main tendue, mais je lève la main et je demande comment nous pouvons aider. Cela nous serait facile à faire — poser la question à nos membres puis fournir l'information. Nos membres seraient heureux de fournir cette information.

La sénatrice Coyle : À l'heure actuelle, entretenez-vous des liens avec la Garde côtière, par exemple?

M. Priestley : Pas autant que nous le devrions. Je pense que ce serait utile.

La sénatrice Raine : Dans la même veine, il est assez facile de nos jours de maintenir une base de données électronique et d'y donner accès à plus d'un acteur. De toute évidence, on veut que les centres de coordination des opérations de recherche et de sauvetage aient accès à l'information en temps réel pour savoir, par exemple, qu'un avion se trouve à tel endroit, qu'un autre s'est rendu ailleurs, et qu'ils consommeront du carburant d'un point à un autre mardi prochain. C'est l'évidence même.

M. Priestley : En effet. Comme le calendrier des opérations d'un véhicule de plus grande taille, oui — on peut maintenant l'obtenir sur un ordinateur personnel. Toutefois, il y a beaucoup d'opérations ponctuelles de plus petite envergure effectuées à l'aide d'hélicoptères, des aéronefs Beaver traditionnels, du matériel dont le suivi serait pertinent.

Par exemple, dans le Nord de la Colombie-Britannique la semaine dernière, la BC Floatplane Association a demandé de devenir membre de la NATA. Elle compte 30 membres du secteur commercial. Il est important de connaître l'emplacement de leurs appareils, même si ce n'est qu'au moyen d'une personne-ressource et de son numéro de téléphone. Ce serait utile.

La sénatrice Raine : Donc, grâce à cette base de données et à cette collaboration avec la Garde côtière pour connaître les renseignements importants et s'assurer qu'ils sont à jour, vous sauriez également qui est responsable de les mettre à jour dans la base de données, n'est-ce pas?

M. Priestley : Je pense que ce serait utile.

Senator Raine: I think it would be a good thing for this study to recommend.

When you say that GPS approaches to the smaller airports are needed, what exactly is a GPS approach? If you could explain that.

Mr. Priestley: GPS 101 is a satellite-based technology run by NAV Canada. You get approval from Transport Canada and that takes time because the airport has to meet certain criteria. An approach is designed that brings the plane to a longitudinal approach to the airport centre line and there are markers that allow it to give reference to the ground. It's a device that replaces what you would remember in the old days, instrument landing systems, which were ground-based VHF. This is now satellite-based. It's a question of the equipment on the airplane being recognized by the equipment in the satellite and being approved for that airport. That just takes a process to be built.

Senator Raine: It's really just a process of putting the data into their system, but you said 40 per cent of the airstrips don't meet the southern standards.

Mr. Priestley: That's right.

Senator Raine: Then NAV Canada might say we can't put a system there. It's not helpful.

Mr. Priestley: For certain airports that is a problem. Terrain clearance is always an issue with approaches. Before the approach can be approved it has to be flown by a test aircraft, and again some of these airports are a long way away. It's a question of priority for these 117 airports.

Last week we met with all of the territorial governments to ask that question: What is the priority list to bring the airports up to snuff? Our priority is the ability to get to the airport with good lighting and good navigational approaches.

Senator Raine: Thank you.

Senator Ringuette: You indicated that you do, on a yearly average, 32,000 medevacs?

Mr. Priestley: Thirty-three thousand in the report we got from *Aboriginal Business Magazine*.

Senator Ringuette: That's absolutely amazing.

Mr. Priestley: It is, isn't it?

La sénatrice Raine : Je pense que ce serait une bonne chose à recommander dans le cadre de notre étude.

Quand vous dites que les approches au GPS dans les petits aéroports sont nécessaires, qu'entendez-vous exactement par approche au GPS? Je vous prie de l'expliquer.

M. Priestley : GPS 101 est une technologie satellitaire gérée par NAV Canada. On obtient l'approbation de Transports Canada, ce qui demande du temps, étant donné que l'aéroport doit remplir certains critères. L'avion doit suivre une approche longitudinale par rapport à la ligne centrale de l'aéroport, et des balises guident l'avion au sol. C'est un appareil qui remplace les systèmes d'atterrissage aux instruments — vous vous en rappelez peut-être — qui étaient employés auparavant et qui recourraient aux communications terrestres au moyen de la bande VHF. On se sert dorénavant de satellites. L'équipement à bord de l'avion doit pouvoir communiquer avec l'équipement du satellite et être approuvé pour l'aéroport. Il faut juste établir un processus.

La sénatrice Raine : Le processus vise tout simplement à intégrer les données au système de l'aéroport, mais vous avez dit que 40 p 100 des pistes d'atterrissage ne satisfont pas les normes suivies dans le Sud.

M. Priestley : En effet.

La sénatrice Raine : NAV Canada peut ensuite dire qu'il est impossible d'y installer un système. Ce n'est guère utile.

M. Priestley : C'est un problème dans certains aéroports. Le franchissement du relief est toujours pris en considération lors d'une approche. Avant qu'elle soit approuvée, un appareil d'essai doit effectuer le vol, et on constate encore que certains aéroports ont beaucoup de chemin à faire. C'est une question de priorité pour ces 117 aéroports.

La semaine dernière, nous avons rencontré les responsables de tous les territoires pour leur poser la question suivante : quelle est la liste de priorités auxquelles il faut donner suite pour que les aéroports soient à la hauteur? Notre priorité est d'avoir un éclairage adéquat à l'aéroport et de bonnes approches de navigation.

La sénatrice Raine : Merci.

La sénatrice Ringuette : Vous avez dit que vous avez une moyenne annuelle de 32 000 évacuations par avion-ambulance, n'est-ce pas?

M. Priestley : Trente-trois milles selon le rapport d'*Aboriginal Business Magazine*.

La sénatrice Ringuette : C'est tout à fait renversant.

M. Priestley : En effet.

Senator Ringuette: I certainly want to thank you for what you're doing.

We have discussed a database. Another major issue, which you highlighted as one of your first recommendations, is training in order to be ready to help as a volunteer group. We've heard the same thing from the different communities where it seems as if the number one issue is training for everyone so that there can be a concerted effort.

Who would you like to provide the training that you find your association members require?

Mr. Priestley: When I was in Transport Canada in the 1980s and 1990s, there was an organization called the Civil Aviation Search and Rescue Association. I don't know if they exist anymore, but my President asked me, what happened to CASARA? That was a local organization that was well-formed and it was well funded. I remember when I was with Transport Canada they used to provide training in conjunction with the Coast Guard and DND. They were the holder of the office. I thought it was a great organization. I don't know what happened to it. I think that the idea of a community-based organization knowing its assets is easy to do. Most communities now have some form of an emergency measures or EMO coordinator. Again, I'm really pleased to be here just to be able to say, this is me and if I can help you with knowing about aviation assets, I'm happy to do so.

You talk about the medevacs across the North. Most of those are private contracts and the standard is amazing. I used to be a medevac pilot — not the way it is now. They now use very sophisticated aircraft. We have 24/7 nursing stations in Resolute, Rankin and Iqaluit, but do we know that? Each contract is different with each territorial government. Is that not good information to know, that we have a really well-functioning nursing station?

Senator Ringuette: Yes, exactly. My other question is purely technical.

You indicated aluminum for runways. How would that operate in those kinds of drastic temperatures?

Mr. Priestley: I know. When I first heard about it, I thought of a cookie tray. It's an amazing substance and it comes from the Second World War. It's very expensive, but we used it. The desire is something other than asphalt because asphalt presents problems, just getting the material up to where we need it, it's heavy for shipping and we need it every five years. It's cheap to put down but costly to maintain. The other problem is that it is

La sénatrice Ringuette : Je tiens certainement à vous remercier de votre travail.

Nous avons parlé d'une base de données. Un autre problème de taille, et vous l'avez souligné dans une de vos recommandations, est la formation nécessaire pour être prêt à aider en tant que groupe de bénévoles. Nous avons entendu la même chose dans les différentes collectivités où le principal problème semble être d'offrir une formation à tout le monde afin de pouvoir déployer un effort concerté.

Qui aimeriez-vous charger de donner la formation dont les membres de votre association ont besoin?

M. Priestley : Quand je travaillais à Transports Canada dans les années 1980 et 1990, il y avait l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens, l'ACRSA. Je ne sais pas si elle existe encore, mais son président m'a demandé ce qui est arrivé à l'ACRSA. C'était une organisation locale bien financée dont les membres étaient bien formés. Je me rappelle qu'à l'époque où j'étais au ministère, elle donnait de la formation en collaboration avec la Garde côtière et le ministère de la Défense nationale. Elle était titulaire de la charge. Je pense que c'était une excellente organisation. Je ne sais pas ce qu'elle est devenue. Je pense que l'idée d'une organisation communautaire qui connaît son matériel est facilement réalisable. La plupart des collectivités ont des mesures d'urgence ou un coordonnateur d'ordre de transfert d'équipement. Une fois de plus, je suis très heureux d'être ici juste pour pouvoir dire que si je peux vous aider à connaître l'emplacement du matériel d'aviation, je serai ravi de le faire.

Vous parlez des évacuations médicales partout dans le Nord. La plupart de ces équipes signent des contrats privés, et la norme est extraordinaire. J'ai déjà été pilote d'évacuation — les choses ont changé depuis. On se sert maintenant d'aéronefs très sophistiqués. Nous avons des postes de soins infirmiers ouverts 24 heures sur 24 à Resolute, à Rankin et à Iqaluit, mais le savons-nous? Les contrats signés auprès des gouvernements territoriaux sont tous différents. N'est-il pas bon de savoir que nous avons des postes de soins infirmiers qui fonctionnent très bien?

La sénatrice Ringuette : Oui, exactement. Mon autre question est purement technique.

Vous avez parlé d'aluminium pour les pistes d'atterrissage. Comment ces pistes fonctionneraient-elles dans ces températures extrêmes?

M. Priestley : Je sais. La première fois que j'en ai entendu parler, j'ai pensé à une plaque à biscuits. C'est une substance extraordinaire dont l'utilisation à cette fin remonte à la Seconde Guerre mondiale. Elle coûte très cher, mais nous nous en sommes servis. L'idée est d'avoir autre chose que de l'asphalte, qui pose des problèmes, ne serait-ce que pour acheminer le nécessaire où nous en avons besoin. C'est pesant, et nous devons

black and that causes a problem in the North. Again, I don't profess to be an expert on the North. I am really a student. I wish I had found out about this job 25 years ago. It is fascinating up there.

Climate change is real and the change to the permafrost and the effect on the runways is something else.

Is this a technology now reaching a point that is useful? We have made great strides on this material. The project chair is Robert Kendall, who has done a remarkable job. These are panels about half the size of these desks and they click together like Lego to make the runway. It is used in places like Brazil and Burma to let you lay down over — not a frozen or a semi-frozen area — but a swampy substance for a stabilizer in an emergency situation.

We were asked to look at something because the airplanes today that land on gravel are not certified to do so, and by doing so, they have to take a 15 per cent performance penalty. Only the 737 I told you about that is approved for gravel is approved. The rest of the airplanes take a 15 per cent performance penalty. That is a lot of payload that we are losing. The question asked of us is can we do something? The only substance we found is aluminum. There is no other substance than hard surface.

I bring it to the attention of this committee in the context of this being a technology to be aware of for no other reason than that initiative is taking place. Will it be the opportunity where this could be located some place like Cambridge Bay? And it could be located in a heliport onto a slushy area to stabilize. These are the types of questions I think are worthwhile to a study like this to be raised. That is why I brought it up.

Senator Ringuette: To clarify, are you saying that your organization is currently studying this runway method?

Mr. Priestley: We have resolutions. Our NATA resolution is that we look for alternate solutions to asphalt. Rather than leave that as a wish list, we formed a proper committee. We have gone out and met and have a partnership with the people in Aluminum Valley outside of Alma,Vaughan, Boeing,, and we have the University of Toronto and Carleton University on board.

We are at the stage now to test it because it is not the government's responsibility to do that. It is the responsibility of the government to put regulations in place. Here is what the runway looks like, this is how strong it has to be. You go and test the material. That is what we have been told to do. We are at that phase now with Transport and other organizations to begin a testing project of the material.

recommencer tous les cinq ans. C'est abordable, mais l'entretien est dispendieux. L'autre problème, c'est que l'asphalte est noir, ce qui est problématique dans le Nord. Je répète que je ne prétends pas être un spécialiste du Nord. J'apprends. J'aurais aimé entendre parler de ce travail il y a 25 ans. Le Nord est fascinant.

Les changements climatiques sont réels, et l'effet de la fonte du pergélisol sur les pistes pose un autre problème.

Arrivons-nous au point où cette technologie est utile? Nous avons fait de grands progrès dans ce domaine. Le président du projet est Robert Kendall, qui a fait un travail remarquable. Ce sont des panneaux dont la taille correspond à environ la moitié de ces bureaux et qui s'embouvettent comme des briques Lego pour faire une piste d'atterrissage. On s'en sert dans des endroits comme le Brésil et la Birmanie pour recouvrir une zone — pas gelée ou à demi gelée — marécageuse dans le but de la stabiliser dans une situation d'urgence.

On nous a demandé de trouver une solution parce que les aéronefs qui se posent actuellement sur du gravier ne sont pas certifiés à cette fin, et ils doivent réduire leur charge utile dans une proportion de 15 p. 100. Seuls les appareils 737 dont je vous ai parlé sont autorisés à se poser sur du gravier. Les autres avions doivent réduire leur charge utile de 15 p. 100, ce qui est beaucoup. On nous demande donc si nous pouvons faire quelque chose. La seule substance convenable que nous avons trouvée est l'aluminium. La seule solution, c'est une surface rigide.

J'attire l'attention du comité sur cette technologie pour la simple raison que l'initiative est en cours. Sera-t-il possible de l'utiliser dans un endroit comme Cambridge Bay? Elle pourrait servir dans un héliport pour stabiliser une zone molle. Il s'agit là du genre de question qu'il convient de poser selon moi dans une étude comme la vôtre. C'est la raison pour laquelle je le mentionne.

La sénatrice Ringuette : Pour que ce soit clair, dites-vous que votre organisation étudie actuellement ce genre de pistes d'atterrissage?

M. Priestley : Nous avons des résolutions. La résolution de la NATA consiste à trouver des solutions de rechange à l'asphalte. Plutôt que d'en faire un vœu pieux, nous avons formé un comité compétent. Nous sommes allés créer un partenariat avec les gens de la vallée de l'aluminium, en périphérie d'Alma, de Vaughan et de Boeing. L'Université de Toronto et l'Université Carleton sont aussi de la partie.

Nous sommes maintenant à l'étape de l'essai étant donné qu'il ne revient pas au gouvernement de s'en charger. Le gouvernement doit plutôt prendre un règlement. Voici à quoi ressemble la piste d'atterrissage; c'est dire à quel point elle doit être solide. Le matériau est mis à l'essai. C'est ce qu'on nous a dit de faire. C'est l'étape que nous entamons avec le ministère des Transports et d'autres organisations.

Senator Munson: I remember, Mr. Priestley, landing at Davis Inlet a few times and I would always say, in a Twin Otter, "Safe at second, slide into second." It was pretty cool. I have done a bit of work in that area in a previous life.

We are going to Iqaluit and Kuujjuaq in a couple of weeks, and that is just a drop in the bucket when it comes to the North. But we have been to Europe and have heard some innovative ideas in Norway, Denmark and Ireland about some of the work that goes on in terms of the northern perimeters of dealing with cruise ships.

You talked about the assets that your association has. We know about the military and we are concerned about not how many cruise ships but the new size of cruise ships, ecotourism and the idea of going through the North.

First, are we prepared today, in our air, sea and rescue operations, to handle a catastrophe that takes place? What responsibility do we have as a nation with these private ships that will now ply the northern waters on a regular basis? Are we ready?

Mr. Priestley: That is a rhetorical question for the committee to answer, no doubt. I can't. My point is: Can I help in the readiness on the route of that cruise ship, whether it is from Pond Inlet to Cambridge Bay and going through the straits there? Do we know what helicopter assets are in that area of the cruise ship? I bet they do. I bet there is a fair amount of risk assessment on the go. I have no doubt there are a lot of people in Canada worried about that, senator.

But that is my concern, too. And can I help by providing a list of where the local asset is when someone gets badly hurt and needs to get picked up off that cruise ship,taken to a land spot and transported to Yellowknife in that Twin Otter? Can we think about that ahead of time? Can I help in providing you with a name and contact number of the people operating in that area?

Senator Munson: On the idea of the private sector filling the void where the military can't, we have heard testimony and we listened to major groups privately as well about some of the ideas they may have of dealing with the North and replacing government operations. It seems to be working in the U.K. in some respects.

Where is the role? Is there a major role? Can that happen? Can they fill that void with serious assets that would be closer and more mobile?

Le sénateur Munson : Je me rappelle, monsieur Priestley, de m'être posé à quelques reprises à Davis Inlet, et je disais toujours, dans un appareil Twin Otter : « Bon pour la deuxième, passage en deuxième. » C'était pas mal du tout. J'ai travaillé un peu dans le domaine dans une vie antérieure.

Nous irons à Iqaluit et à Kuujjuaq dans quelques semaines, et ce n'est qu'une goutte d'eau dans l'océan que représente le Nord. Nous nous sommes toutefois rendus en Europe où nous avons entendu des idées novatrices en Norvège, au Danemark et en Irlande à propos d'une partie du travail fait pour ce qui est des paquebots de croisière dans les périmètres nord.

Vous avez parlé du matériel que possèdent les membres de votre association. Nous savons ce qu'il en est pour l'armée, et ce n'est pas le nombre de paquebots qui nous préoccupe, mais leur nouvelle taille, l'écotourisme et l'idée de passer par le Nord.

Tout d'abord, sommes-nous prêts aujourd'hui, au moyen de nos opérations aériennes, maritimes et de sauvetage, à faire face à une catastrophe? Quelle responsabilité avons-nous en tant que nation par rapport à ces navires privés qui vont maintenant naviguer régulièrement sur les eaux septentrionales? Sommes-nous prêts?

M. Priestley : C'est une question pour la forme à laquelle le comité doit sans aucun doute répondre. Pour ma part, je ne peux pas. Ce que je veux, c'est savoir si je peux contribuer à améliorer la capacité d'intervention le long du trajet du navire, par exemple de Pond Inlet à Cambridge Bay et à travers les détroits qui suivent. Savons-nous combien d'hélicoptères il y a dans la région que traverse le navire? Je parie que oui. Je parie qu'on évalue une bonne partie des risques pendant le trajet. Je suis persuadé que beaucoup de personnes au Canada sont préoccupées par la question, monsieur le sénateur.

C'est ce qui me préoccupe aussi. Puis-je aider en donnant une liste qui indique où se trouvent les ressources locales lorsque quelqu'un se blesse grièvement ou qu'un passager d'un paquebot de croisière doit être évacué pour ensuite être transporté jusqu'à Yellowknife dans un appareil Twin Otter? Pouvons-nous y penser à l'avance? Puis-je vous donner le nom et le numéro de la personne se trouvant dans la région?

Le sénateur Munson : À propos de l'idée de recourir au secteur privé pour combler le vide lorsque l'armée en est incapable, nous avons également entendu des témoignages et écouté en privé des groupes importants pour prendre connaissance de leurs idées afin de desservir le Nord et de remplacer les opérations de l'État. Cela semble fonctionner à certains égards au Royaume-Uni.

Quel est le rôle à jouer? Est-ce un rôle important? Est-ce possible? Le secteur privé peut-il combler le vide à l'aide d'appareils aux capacités considérables se trouvant à proximité et bénéficiant d'une plus grande mobilité?

Mr. Priestley: I take a certain pride in being related in a small way to the development of provincial airlines in St. John's, Newfoundland and Labrador. I was there when it was called Aztec Aviation and we changed it to AtlanticAirways.

Senator Munson: They are flying everywhere imaginable, and very well.

Mr. Priestley: Provincial airlines are legendary right now and we developed the offshore surveillance for the Hibernia platforms for iceberg patrol. It is a big "we" for me to use that word because I had a small role. Other people did tremendous work.

That offshore surveillance or sovereignty flights — it is the same thing. You turn into a search and rescue flight if there is an overturned boat. They have cutting-edge technology in St. John's and Vancouver, and I believe that is exportable technology to nine countries. It is a pretty impressive success story out of Newfoundland, and that is all based on replacing what used to be military sovereignty patrols and offshore surveillance which has been picked up by other companies. In this case, we have a successful model to look at.

Is there opportunity for the North to utilize contract private assets? Yes. We have the expertise to do so.

Again, my only concern to this group today was ensuring you are aware of us and if there is something that we can do to help in recognizing where those assets are now. If there is a problem today, do we know what we can get going in Norman Wells?

Senator Hartling: Good morning, Mr. Priestley. Thank you very much. I can see your passion on this topic. Thank you for that.

A lot of us talked about infrastructure and those kinds of things, but I am interested in the human resources aspect. You talked about retaining and attracting employees and probably volunteers, too. Looking at right now and going in the future, how does that happen? What is the ratio of men and women? What kind of skills and attributes would be needed to do those kinds of jobs? Are they coming from away or are they there?

Talk about that. I think that is an important piece to marry with the infrastructure, the people part. Can you talk to us about that?

Mr. Priestley: There are all kinds of organizations in the North. We can stay with the rangers, for one. I think they are a tremendous asset for sovereignty, dedicated men and women across the North, a couple of thousand.

M. Priestley : Je tire une certaine fierté de ma petite contribution à la mise sur pied de lignes aériennes commerciales à St. John's, à Terre-Neuve-et-Labrador. J'étais présent quand Aztec Aviation est devenue Atlantic Airways.

Le sénateur Munson : Elles vont partout, et elles le font très bien.

M. Priestley : Les compagnies aériennes provinciales font un travail légendaire. Nous avons conçu un programme de surveillance en haute mer pour la prise en charge des icebergs à proximité de la plateforme Hibernia. Je dis « nous », mais j'ai joué un rôle mineur dans tout cela, en réalité. Le reste de l'équipe a fait un travail extraordinaire.

La surveillance en haute mer et les patrouilles de souveraineté sont en fait la même chose. Le vol se transforme en mission de recherche et sauvetage si on croise un navire qui a chaviré. Les compagnies aériennes de St. John's et de Vancouver disposent de technologies de pointe, qui pourront être exportées vers neuf pays, si je ne me trompe pas. C'est une très belle réussite pour Terre-Neuve, et tout cela a commencé quand des compagnies aériennes ont pris le relais des troupes militaires, qui assuraient autrefois les patrouilles de souveraineté et la surveillance en haute mer. C'est donc un modèle dont on peut certainement s'inspirer.

Pourrait-on envisager de faire appel à des compagnies privées dans le Nord? Oui, l'expertise est là.

Mon seul but aujourd'hui était de m'assurer que vous êtes au courant de notre existence et de voir si nous pouvons vous aider à localiser les ressources. Si nous étions appelés à intervenir aujourd'hui, saurions-nous vers qui et quoi nous tourner en arrivant à Norman Wells?

La sénatrice Hartling : Bonjour, monsieur Priestley. Merci beaucoup. Je vois que c'est un sujet qui vous passionne. Je vous en remercie.

Nous avons beaucoup parlé d'infrastructure et de tout ce que cela suppose, mais je m'intéresse surtout aux ressources humaines. Vous avez fait référence au recrutement d'employés et à leur maintien en poste, et probablement de bénévoles aussi. Que se passe-t-il de ce côté à l'heure actuelle et qu'envisagez-vous pour les années à venir? Quel est le ratio hommes-femmes? Quelles compétences les candidats à ces postes doivent-ils posséder? Arrivent-ils de l'extérieur ou sont-ils déjà sur place?

J'aimerais vous entendre là-dessus. Je crois que c'est un parallèle important à faire avec l'infrastructure. Pouvez-vous nous parler de l'aspect humain?

M. Priestley : Il y a toutes sortes d'organisations dans le Nord. Nous pouvons toujours faire appel aux rangers, par exemple. C'est un atout certain pour assurer la souveraineté;

We are desperate in the civilian aviation world for flight crew and for maintenance personnel. It is a real problem. I can go on about it at length, but we need to have a northern training program for northerners for jobs in the North. If there are some people already involved, is there a way we can use them in our operations right now because we have shortages, or are there people right now in our organizations who can be translated to understand, be responsible and coordinators as part of the search and rescue network?

I asked my board of directors and they all came back and said, "Yes, we all do search and rescue but we don't really have a constant contact. We get a phone call to say that someone has fallen off a roof, someone is lost in the woods, a boat's overturned," and so on. But they all said they would love to be part of a network. They are all concerned. That is the way of the North.

The training is vital. I don't know what the answer is to that, but we are facing shortages. If there is a way we could parlay it together, I would love to do so. We have a Whitehorse training centre run by the air cadets that is underutilized. Can we put six young people in there for a summer program — what we used to call in the CASARA program, the observer program? It used to be called the observer and navigator program. You take a course and learn how to look out a window. It sounds easy, but it isn't. Search and rescue is not easy to do. It is not just looking out a window. You have to know what you are looking for and how to do it.

We had a meeting last week with the pan-territorial air cadet committee. There are three squadrons in the North and approximately 150 air cadets. How can we keep those air cadets involved is an ongoing challenge?

Senator Hartling: Thank you very much. That is very helpful. We heard before that some people who live there have some ability to help search and rescue but they don't have the actual "training" credentials. You are saying there could be some transferable skills and they could build on that so we can use the people who live there.

Mr. Priestley: I think so.

Senator Hartling: I think so, too.

c'est quelques milliers d'hommes et de femmes dévoués à l'échelle du Nord.

Dans le monde de l'aviation civile, nous manquons cruellement de membres d'équipage et de personnel d'entretien. C'est réellement problématique. Je pourrais vous en parler longtemps, mais en gros, nous avons besoin d'un programme de formation destiné aux gens du Nord, afin de doter les postes vacants dans la région. S'il y a des gens qui participent déjà aux opérations, nous tâchons de voir s'il y a moyen de recourir à leurs services, car nous sommes en pénurie de main-d'œuvre. Même chose pour les membres de nos organisations qui pourraient agir comme coordonnateurs au sein d'un réseau de recherche et sauvetage, quitte à trouver un interprète pour que tout le monde se comprenne.

Les membres de notre conseil d'administration m'ont tous dit qu'il n'y avait pas de communication constante entre les différents intervenants des opérations de recherche et sauvetage. On nous appelle quand quelqu'un tombe d'un toit ou se perd en forêt, quand une embarcation chavire, et cetera, mais tous m'ont dit qu'ils aimeraient faire partie d'un réseau. C'est une préoccupation commune. Ainsi va la vie dans le Nord.

La formation est vitale. Je ne sais pas quelle est la solution, mais nous sommes à court de ressources. Si nous pouvions remédier à la situation ensemble, ce serait formidable. Le centre de formation de Whitehorse, administré par les Cadets de l'air, est sous-utilisé. Pouvons-nous profiter de cet espace pour offrir un programme d'été à six jeunes? C'est ce qu'on appelait autrefois le programme pour observateurs et navigateurs de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens. Il s'agit d'une formation qui vous apprend quoi repérer en regardant par le hublot. Cela paraît simple, mais ce ne l'est pas. La recherche et sauvetage est loin d'être facile. Il ne s'agit pas que de regarder par la fenêtre, il faut savoir ce qu'on cherche et comment le repérer.

La semaine dernière, nous avons rencontré le Comité panterritorial des Cadets de l'air. Il y a trois escadrons dans le Nord, pour environ 150 cadets. C'est toujours un défi d'assurer la participation continue de ces Cadets de l'air.

La sénatrice Hartling : Merci beaucoup. Cela nous sera très utile. On nous a déjà dit que par leurs connaissances de la réalité locale, des résidants pouvaient prendre part à des opérations de recherche et sauvetage, sans toutefois détenir les titres de compétences officiels. Vous dites qu'il serait possible de tirer profit de ces compétences transférables et recourir aux gens qui habitent sur place.

M. Priestley : C'est ce que je crois.

La sénatrice Hartling : Je suis d'accord avec vous.

Senator Raine: If we are looking at the air cadets, rangers, and so on, these are obviously well-trained people already but, in a sense, they are at the entry level. However, they are a pool that you could train further to move up in the system. Is that being done or is there a blockage there; that is, they have to go to college, or they don't have high school? Are there things getting in the way in the progression of people where they could start to use their full potential?

La sénatrice Raine : Les Cadets de l'air et les Rangers, entre autres, sont évidemment déjà bien formés, mais dans un sens, ce sont encore des recrues. Par contre, c'est un bassin de candidats qui pourraient grimper les échelons avec la formation adéquate. Est-ce que c'est ce qui se passe? Y a-t-il des facteurs compliquant la chose? Certains doivent peut-être poursuivre des études collégiales, d'autres n'ont peut-être pas leur diplôme d'études secondaires. Y a-t-il des facteurs compliquant leur perfectionnement ou les empêchant de réaliser leur plein potentiel?

Mr. Priestley: Yes, for a variety of reasons — and how do we overcome that?

This might be off topic, but let me whine a bit. About 6 per cent of the flight crew in the world are female. We have to do better than that. How can we do that? About 80 per cent of the air cadets, 200 air cadets, get their flying licence every year. We get paid for it. It is a wonderful program. They get pilot licences, but 80 per cent never fly again. How can we parlay that into people and stream them better? I have lots of conversations but we don't seem to be able to do it. There could be an opportunity if we can work together. That is what I would like to suggest. There are two or three groups already in the North.

M. Priestley : Oui, et les facteurs sont variés. Mais comment remédier à cela?

Je m'éloigne un peu du sujet, mais permettez-moi de me plaindre un moment. Mondialement, seulement 6 p. 100 des membres des équipages de vol sont des femmes. Il faut que cela change, mais que faire? Chaque année, environ 80 p. 100 des Cadets de l'air, soit 200 cadets, obtiennent leur licence de pilote. C'est une formation rémunérée. C'est un programme merveilleux, mais 80 p. 100 d'entre eux ne pilotent plus jamais après avoir obtenu leur licence. Comment faire fructifier cet investissement et mieux sélectionner les candidats? J'ai souvent eu des discussions à ce sujet, mais il ne semble pas y avoir de solution. La clé réside peut-être dans la collaboration. Ce serait ma recommandation. Il y a déjà deux ou trois groupes dans le Nord.

By the way, I believe you are going to Iqaluit for your meeting at the end of the month. My director of Iqaluit, who is involved in medevac operations, apologizes. He cannot go there. He is going in for an operation. That is why I am here today to do this. We were hoping to meet you in Iqaluit, but we can't. We were hoping to introduce you to some of the people that we need in our world that we are having a hard time getting ahold of.

En passant, je crois que vous allez tenir une séance à Iqaluit à la fin du mois. Je vous transmets les excuses de mon directeur à Iqaluit; il ne pourra pas y assister, car il sera en mission d'évacuations médicales. C'est pour cette raison que je suis ici aujourd'hui. Nous avions espoir de vous rencontrer à Iqaluit et de vous présenter quelques-uns des intervenants centraux de notre secteur, qui sont assez difficiles à trouver. Malheureusement, ce ne sera pas possible.

To give you an idea, a dispatcher for a search and rescue operation is the same type of dispatching schools for someone on a daily basis who is dispatching aircraft. We are having a tough time because of the southern hiring of personnel. We are not getting that northern migration that we used to get.

Pour vous donner une idée, les compétences requises sont les mêmes pour la coordination d'une opération de recherche et sauvetage et le contrôle régulier du trafic aérien. C'est difficile, parce que les candidats sont recrutés dans le Sud du Canada. Il n'y a plus cette migration vers le Nord que nous connaissions autrefois.

Senator Poirier: Thank you for being here. My apologies for being late. The traffic was stopped due to a delegation from Portugal, I think, that took priority over us getting here.

La sénatrice Poirier : Merci d'être ici. Désolée de mon retard. La circulation a été perturbée par une délégation du Portugal, je crois, qui a eu priorité sur nous.

I will touch again on some of the points that have already started the discussion of Senators Ringuette and Hartling.

Je vais revenir sur quelques-uns des points soulevés par les sénatrices Ringuette et Hartling.

You mentioned a challenge about attracting and retaining the employees that you have with the right skills. When I see the word "retaining," it tells me that maybe you had them and are losing them. Why are we losing them? Is it because of the cost of living in the North or the location? Is it because of competitive salaries to the North compared to the South and of them being

Vous avez dit qu'il était difficile de recruter des employés qualifiés et de les garder en poste. Si vous voulez les garder en poste, j'imagine que vous êtes en train de perdre les employés que vous aviez. Pourquoi donc? Est-ce que le coût de la vie dans le Nord ou l'emplacement sont à blâmer? Est-ce une question d'écarts salariaux entre le Nord et le Sud? Les candidats sont-ils

drawn to other parts of Canada or the world? What are the challenges?

Mr. Priestley: Yes is the answer to all of those questions. We get people who come from the South to gain experience in the North and we are proud of that transition. But then they want to leave. The North is not for everyone. For those who have been there, you either love it a lot or like it for a while, but you don't stay there. So we have this.

That used to be a three- to five-year transition. A young person of 25 or 26 would go up there and two out of five would say, "I like this life. I'm staying in the North." A third would say, "No. I'm going to the mainland." In the aviation basis, it's bigger, better faster. You might have had a great a career and did well. The most satisfying flying I did was medevac flying in Newfoundland, which is what I did for a couple of years.

Many pilots, however, want to move on. They want to get that job with a mainline carrier like Air Canada. They want to do that. We are experiencing that.

Right now, we have never had such a hiring binge going on by the major airlines. Where I used to work at the Canadian Council of Aviation Aerospace, they came out with a labour market study that indicates in the next 20 years, 62,000 pilots around the world will be needed. Of that, 7,000 are needed in Canada. Those are enormous numbers and we are not producing those numbers. Yes, we are having a real challenge for trained personnel in the North.

Senator Poirier: I am from New Brunswick. I know this is happening in our schools at home, and I am assuming it is probably happening in schools across the country — hopefully, it is. Once students get into the end of Grade 11 and into Grade 12, they have orientation career days where sometimes they have different people — it could be from post-secondary institutions, or from different businesses, specifically if there is a lack in the country of a demand — come into the schools to speak with the students to make them aware that there are job opportunities out there in certain areas. They give them information on what the job is and what the salary levels are, et cetera. Is that something your company participates in or does?

Mr. Priestley: NATA members do. On a regular basis there are career fairs of that nature taking place.

One of the problems you mentioned was the expense of getting into aviation as flight crew is quite high. We don't have a lot of funding support in that area. If I could focus back on to the role of the search and rescue and the opportunities and challenges, I am asking the question: Is there a need for a civilian SAR tech, for instance? We know how wonderful those guys are working

attirés par d'autres régions du Canada ou du monde? Qu'est-ce qui fait que c'est difficile?

M. Priestley : La réponse à toutes ces questions est oui. Certains passent du Sud au Nord pour acquérir de l'expérience, et nous sommes fiers de les accueillir, mais ils ne veulent pas nécessairement rester. Tout le monde n'est pas fait pour la vie dans le Nord. On peut adorer ou s'y sentir bien pour un temps, mais cela ne dure pas. C'est un des facteurs.

Auparavant, la transition s'échelonnait sur trois à cinq ans. Les candidats arrivaient à 25 ou 26 ans. Sur cinq, deux pouvaient décider de rester dans le Nord. Le troisième optait plutôt pour la région continentale, où tout est plus grand, plus vite et plus efficace quand il est question d'aviation. Cependant, c'est aussi possible d'avoir une carrière florissante dans le Nord. J'ai été pilote pour des missions d'évacuations médicales pendant quelques années à Terre-Neuve, et ce fut les vols les plus satisfaisants de ma vie.

Bien des pilotes choisissent toutefois de s'en aller. Ils veulent faire carrière au sein de grandes compagnies aériennes comme Air Canada. C'est ce que nous constatons.

Les grandes compagnies aériennes embauchent plus que jamais à l'heure actuelle. Quand je travaillais au Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale, nous avions produit une étude sur le marché du travail, qui montrait qu'au cours des 20 prochaines années, on aurait besoin de 62 000 pilotes à l'échelle planétaire. De ce nombre, le Canada en aura besoin de 7 000. C'est énorme et nous n'arriverons pas à répondre à la demande. Alors oui, c'est très difficile de recruter du personnel qualifié dans le Nord.

La sénatrice Poirier : Je suis du Nouveau-Brunswick. Je sais que c'est le cas dans les écoles de chez nous, et je présume que c'est la même chose à l'échelle du pays — du moins, je l'espère. À la fin de la 11e année et au début de la 12e année, les écoles organisent des journées d'orientation de carrière, c'est-à-dire que des représentants d'établissements postsecondaires ou des entrepreneurs — particulièrement dans les industries où il y a une pénurie de main-d'œuvre — vont rencontrer les élèves pour leur parler des débouchés qu'offrent différents secteurs. Ils leur expliquent en quoi consiste le travail, les échelles salariales, et ainsi de suite. Est-ce que votre entreprise participe à ce genre d'activités?

M. Priestley : Les membres de la NATA le font. Ils participent régulièrement à des salons de l'emploi de cette nature.

Vous avez parlé des dépenses faramineuses que suppose la formation du personnel navigant. Il n'y a pas beaucoup de financement offert de ce côté. Si je peux revenir au rôle des équipes de recherche et sauvetage, et aux possibilités et aux défis que cela implique, je me pose la question suivante : « Les techniciens civils de recherche et sauvetage, par exemple, ont-ils

out of our search and rescue places, whether CFS Gander or Halifax. I was asked earlier by another senator: Is there a skill set that we can provide a northern person that will enhance their employability and livability in the North? Perhaps they're already a ground crew with a company in Yellowknife. Can we get that person involved? Do we have that capability now? I don't know the answer to that.

Senator Poirier: I know in most of these different places, there are auxiliaries or groups that work on a volunteer basis. Do you have any interaction with these groups at all?

Mr. Priestley: No, and I would be encouraged to do that. I would like to have that opportunity. In each of those communities, there may be someone who would like to go further that may not know about us.

Senator Poirier: Regarding the type of training you are looking for right now, what should it look like and should it have a component of search and rescue? What would be your recommendations on that?

Mr. Priestley: Again, I go back to the model of the CASARA program. I reiterate: Do we have any form of program? I would love to help with an observer program.

Every year, I put on an education day for the North. This year, on April 23, we put on "Fit to Fly." We looked at all the conditions that cause distractions in human performance. Next year, I would like to put one on how to be an observer. That is, how to respond to a call. We have a child lost or a boat overturned or missing. What do you do? Right off the bat, I would like to do that. I would like to see some of the search and rescue people in the room. We did that last in 2016 in Yellowknife. About 100 people gathered from across the North. I thought it was useful.

Senator Poirier: Is it a challenge to get the people to give the training? Do you have enough people out there who have the training you want who are willing to go up North to give the training, or is that also a challenge?

Mr. Priestley: For the training, we do, yes, because we have to abide by various regulations. I don't know what various search and rescue training programs would be given, but we would identify the people and we could certainly do it if there is a will to do it.

leur place dans ce secteur? » Nous savons que ces gens-là font des merveilles, que ce soit à la Station des Forces canadiennes Gander ou à celle de Halifax. On m'a demandé tout à l'heure s'il y a une formation quelconque que nous pourrions offrir aux gens du Nord pour accroître leurs débouchés professionnels et leur niveau de vie. Pourrions-nous, par exemple, former des employés de l'équipe au sol d'une entreprise de Yellowknife? Avons-nous la capacité voulue en ce moment? Je ne saurais répondre à cette question.

La sénatrice Poirier : Je sais que, souvent, il y a des auxiliaires ou des groupes qui interviennent de façon bénévole. Êtes-vous appelés à travailler avec ces personnes?

M. Priestley : Non, mais j'aimerais bien en avoir l'occasion. Dans toutes ces collectivités, il y a peut-être des gens qui aimeraient en faire plus, mais qui ne savent pas qui nous sommes.

La sénatrice Poirier : Que devrait comprendre la formation que vous réclamez? Devrait-il y avoir un volet recherche et sauvetage? Quelles seraient vos recommandations à cet égard?

M. Priestley : Je reviens encore une fois au modèle de l'ACRSA. Je pose la question de nouveau : Existe-t-il un programme quelconque en ce moment? J'aimerais beaucoup participer à un programme de formation des observateurs.

Chaque année, j'organise une journée de perfectionnement dans le Nord. Le 23 avril de cette année, le thème était « En état de voler ». Nous avons passé en revue tous les facteurs qui contribuent aux distractions et aux erreurs humaines. L'an prochain, j'aimerais parler du rôle de l'observateur, c'est-à-dire ce qu'il doit faire quand il reçoit un appel. On vous signale un enfant disparu ou un navire qui a chaviré ou qui est perdu en mer : que faites-vous? Dans l'immédiat, c'est ce que j'aimerais faire. J'aimerais voir des membres des équipes de recherche et sauvetage dans la salle. Nous l'avons fait en 2016 à Yellowknife. Une centaine de personnes, arrivées des quatre coins du Nord, ont pris part à l'activité. Je crois que cela a été utile.

La sénatrice Poirier : Est-ce difficile de trouver des formateurs? Avez-vous suffisamment d'employés qualifiés sur place ou qui sont disposés à se rendre dans le Nord pour donner la formation? Est-ce que cela pose aussi problème?

M. Priestley : Nous avons les ressources voulues pour donner la formation, oui, car nous devons nous conformer à diverses réglementations. J'ignore quelle serait la portée des programmes de formation à offrir en recherche et sauvetage, mais nous serions certainement prêts à trouver les gens nécessaires et à prendre part à l'initiative si la volonté est là.

The first thing I thought was useful in our meeting today was to recognize NATA and its willingness to provide whatever it is and to help in the enhancement of the response capability.

Senator Poirier: Thank you very much and thank you for being here with us.

Mr. Priestley: Thank you.

Senator Christmas: Thank you, Mr. Priestley.

Listening to and reading your presentation, what NATA is offering certainly makes perfect sense to me. Why hasn't the government developed a closer working relationship with private sector organizations like yourselves?

Mr. Priestley: I think there is a lot the government has to do and I think sometimes we have to stand up and come forward. It is a big country with lots of things to do. In this case, it was just the opportunity, and since I was asked to come, what do I talk about? I suggested three things and I thought, for one, recognizing us and the assets we have would be a useful thing wherever this committee goes and whatever recommendations you make.

Senator Christmas: Do you think some of the hesitation from the government side may be due to your being civilian and private and the liability that government may bear if they engage your services for some of these activities? I am trying to weigh what the government may say to resist this kind of relationship or partnership.

Mr. Priestley: I don't think there is hesitation. In any dealings I have with any part of the federal or territorial or provincial governments, there is never a question of hesitation to improve or enhance to help Canadians. It is always just a question of, "I didn't think about that," or, "As soon as I get all these things done, I will be right with you."

I think this situation can be a conversation here, and the next thing you know I will have two or three phone calls from the regional somebodies who are really running SAR in the North, and then we start building that network. That is how I see the positivity of what I thought would be useful to discuss today. There is no hesitation. It is just a question of time.

Senator Christmas: Thank you, Mr. Priestley. We really appreciate that offer.

Senator Munson: I want to follow up on that. Mr. Priestley, would you recommend that we recommend that there be a formal mechanism for government and NATA to coordinate and put all these things in a catalogue? As you said in your opening statement, "NATA can assist with cataloguing." Should that be a formal mechanism put into place that should happen and we might make that recommendation? You just said, "I never thought of that." Well, life and safety is more important than, "I

Pour ma part, l'objectif de mon témoignage devant vous aujourd'hui était de faire connaître la NATA et de vous assurer que nous sommes disposés à vous aider de quelque manière que ce soit à améliorer la capacité d'intervention.

La sénatrice Poirier : Merci beaucoup et merci de votre présence.

M. Priestley : Merci.

Le sénateur Christmas : Merci, monsieur Priestley.

À vous entendre et à lire votre mémoire, je crois que la proposition de la NATA est tout à fait sensée. Pourquoi le gouvernement n'a-t-il pas tissé des liens plus serrés avec des organisations du secteur privé, comme la vôtre?

M. Priestley : Je pense que le gouvernement a déjà les bras pleins. Parfois, c'est au secteur privé de prendre les devants. C'est un grand pays et il y a tant à faire. Dans ce cas-ci, l'occasion s'est présentée à moi et puisqu'on m'a convoqué, il fallait bien que j'en profite pour nous faire connaître. Nos ressources pourraient vous être utiles, peu importe quelles seront les recommandations du comité.

Le sénateur Christmas : Pensez-vous que le gouvernement hésite en raison de la responsabilité qu'il devrait assumer s'il engage des civils pour participer à ces activités? J'essaie d'anticiper les arguments que le gouvernement pourrait invoquer contre un tel partenariat.

M. Priestley : Je ne crois pas que le gouvernement hésite. Chaque fois que j'ai eu à traiter avec les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, jamais je n'ai perçu d'hésitation s'il est question d'améliorer l'aide apportée aux Canadiens. Chaque fois, j'entends : « Je n'y avais pas pensé » ou « Je serai tout ouïe dès que j'aurai réglé tout cela ».

Je pense qu'après notre discussion d'aujourd'hui, j'aurai un appel de telle ou telle personne qui gère les opérations de recherche et sauvetage dans une région, puis un autre, et un autre encore. C'est de cette façon que nous allons bâtir un réseau. C'est positif que nous en parlions aujourd'hui. Il n'y a pas d'hésitation. Ce n'est qu'une question de temps.

Le sénateur Christmas : Merci, monsieur Priestley. Nous vous sommes réellement reconnaissants pour cette offre.

Le sénateur Munson : J'aimerais poursuivre dans la même veine. Monsieur Priestley, à votre avis, devrions-nous recommander la création d'un mécanisme officiel pour faciliter la collaboration entre le gouvernement et la NATA et la création d'un répertoire? Dans votre exposé, vous avez dit que la NATA peut aider à répertorier les ressources. Est-ce que cela devrait se faire par l'entremise d'un mécanisme officiel? Une réponse qu'on vous donne, comme vous venez de le mentionner, c'est :

just thought of that," in the North and everywhere in the country. Should we put that recommendation in our report?

Mr. Priestley: Yes.

Senator Munson: Thank you.

Senator Coyle: My question is supplementary to the whole series of questions that were asked around human resource development, training, availability and all the challenges.

Those are enormous challenges that you are discussing, like the issue of bringing more women into the workforce and the kind of workforce that is required there just to do the basic work that NATA does, let alone taking on SAR work as well. You are looking at needing people just to operate those airplanes and maintain them on the ground and then adding SAR training on top of that. It is quite significant.

Senator Raine was getting at my question but attracting people from the South will always be part of the strategy and there is a huge rotation of those people in and out. Maybe the cycle is getting shorter and it is harder to get them into that cycle in the first place, from what I understand.

As you have identified, you have people in the North already, in particular the Indigenous peoples of that region. I am also on the Arctic Committee so this is an interesting thing for me to be listening to. One of the things we will be looking at, not only related to SAR but that will obviously be important to the Arctic as well, is that labour force development issue.

I am seeing golden opportunities here. I would like to hear from you a bit more about the keys to unlocking those opportunities for incredibly lucrative, interesting and important career tracks for people Indigenous to the North. I think that is what Senator Raine was getting at.

Mr. Priestley: The operators are, first and foremost, in business to operate safely and make money. They will get their crews from wherever they can, and they do outreach. Every one of the northern airlines you know and a lot of the ones you don't know do tremendous outreach in their communities.

What I have recognized in my job now, and in my previous job at the Canadian Council for Aviation and Aerospace as the director of standards there, is that we can come up with all the labour market information we want, as well as all the shortages, and you can talk about them all you want.

« Je n'y avais pas pensé. » Eh bien, la vie et la sécurité des gens du Nord, et de l'ensemble du pays, méritent une meilleure réponse que cela. Devrions-nous inclure cette recommandation dans notre rapport?

M. Priestley : Oui.

Le sénateur Munson : Merci.

La sénatrice Coyle : Ma question fait suite à la discussion sur le développement des ressources humaines, la formation, la disponibilité des ressources et toutes les difficultés que cela suppose.

Ce sont des défis de taille dont il est question, notamment celui d'attirer plus de femmes sur le marché du travail, ainsi que de bâtir une main-d'œuvre capable de faire le travail que fait la NATA à la base, et c'est sans parler des activités de recherche et sauvetage. Vous avez déjà besoin de membres d'équipage de conduite et de personnel d'entretien, alors d'ajouter à cela la formation en recherche et sauvetage, c'est énorme.

La sénatrice Raine a eu la même réflexion que moi. Par contre, une partie de la solution est toujours d'attirer des candidats du Sud, mais la rotation d'employés est incessante. Peut-être que le cycle est de plus en plus court et qu'il est plus difficile de trouver des candidats dès le départ. C'est du moins ce que j'en déduis.

Vous l'avez dit, les résidants du Nord, notamment les Autochtones de la région, pourraient être mis à contribution. Je siège également au Comité sur l'Arctique, alors c'est intéressant d'entendre tout cela. Nous allons entre autres nous pencher sur le développement de la main-d'œuvre, un enjeu qui a rapport à la capacité de recherche et sauvetage, mais qui a aussi bien sûr de l'importance en soi pour l'Arctique.

C'est un secteur qui offre des occasions en or. J'aimerais que vous nous parliez des barrières à abattre pour permettre aux Autochtones du Nord de profiter de ces occasions professionnelles qui pourraient s'avérer hautement lucratives, en plus d'être vraiment intéressantes et importantes. Je crois que c'est là où la sénatrice Raine voulait en venir.

M. Priestley : D'abord et avant tout, les opérateurs veulent que leur entreprise soit profitable, mais aussi sécuritaire. Ils vont recruter des employés partout, et ils s'impliquent auprès de leurs collectivités. Toutes les compagnies aériennes que vous connaissez, et bon nombre de celles que vous ne connaissez pas, font beaucoup pour leurs collectivités.

Je le vois dans mon poste actuel, et je l'ai aussi constaté quand j'étais directeur des normes au Conseil canadien de l'aviation et de l'aérospatiale : malgré toutes les études sur le marché du travail et toutes les informations disponibles sur les pénuries, il ne suffit pas d'en parler.

You are inside this 25-mile bubble but you have to get out to Pond Inlet. You cannot just fly in for an hour and you can't do a teleconference. You have to put someone who knows what they're talking about — and who is from the community — in the community and talk to the people for more than just half an hour before getting back on the next-day flight.

I think Air Inuit's Sparrow program could be taken and used as an example. They have a program in which they mentor and bring in Inuit personnel. Some of you may remember the stamp you have been using for the last couple months that has their first Inuit captain on the ramp, Melissa Haney. I met her. She was from a Northern community. She started working on the ground at the airport doing baggage handling and what not. She progressed up and they gave her an opportunity to get into flight crew. They helped her with the financing for the training. They sponsored her. I believe there are now 13 who have progressed that way.

There is the type of local program on which I think we can work together. That is a combined program, by the way, and not just with Air Inuit. It is tied in with the Quebec school system. That is the type of program that I think has an opportunity through, for instance, Yellowknife, with the college there. We can take people who are already involved with these airports.

There are some success stories in the North, but can we take someone from Colville Lake or work with someone there so they're aware of what search and rescue needs are if something goes wrong there. Not just the one phone number they make to Transport Canada. That is not important if it is somebody who has gotten lost in the Far North and you need to know what resources you have in this immediate area. That is how I think I can help and we can help.

Going back, again, to the question of going into the communities and finding out and showing people that there are jobs out there, they see the airplane come in and they get on the airplane. The average person in the North flies six times more than the average person in the South. They know how to get in and out and they know aviation but they don't know how to get to the front of the airplane. I think we can do more there.

It is not just the air operator. There are limited resources. They try their best, but how do we get that message to the tiny hamlets and communities?

Senator Coyle: Thank you very much. That Air Inuit example is one that would be interesting for us to delve into more deeply to see how replicable or transferable that might be in other situations.

Imaginez que vous êtes dans cette bulle de 25 milles et que vous devez vous rendre à Pond Inlet. Vous ne pouvez pas simplement prendre l'avion pour y rester une heure, et impossible de faire cela par téléconférence. Ce qu'il faut, c'est une personne qualifiée — qui appartient également à la collectivité — qui sera disponible pour parler aux gens, et pas quelqu'un qui a 30 minutes à leur accorder avant de sauter dans le prochain avion.

Le programme Sparrow d'Air Inuit pourrait servir de modèle. C'est un programme de mentorat à l'intention du personnel inuit. Vous savez qu'il y a quelques mois, on a émis un timbre à l'effigie de Melissa Haney, la première Inuite qui est devenue capitaine à Air Inuit. Je l'ai rencontrée. Elle est originaire d'une collectivité du Nord. À ses débuts, elle travaillait à la manutention des bagages, entre autres, à l'aéroport. Elle a grimpé les échelons, et l'entreprise l'a aidée à financer sa formation de pilote. Je crois que l'entreprise a jusqu'à maintenant parrainé 13 employés de cette façon.

C'est un programme local de ce genre qui permettrait une belle collaboration. Il s'agit d'un programme combiné, en passant. Ce n'est pas une initiative qui vient uniquement d'Air Inuit. C'est une collaboration avec le système d'éducation du Québec. Je crois que le collège de Yellowknife, par exemple, pourrait participer à un projet comme celui-là. Nous pourrions offrir la même possibilité aux employés actuels de ces aéroports.

Il y a de beaux exemples dans le Nord, mais, au-delà de cela, nous pourrions travailler avec quelqu'un de Colville Lake, par exemple, afin qu'un intervenant local soit au courant des ressources disponibles en matière de recherche et sauvetage. Quand quelque chose tourne mal, appeler Transports Canada n'est pas d'une grande utilité. S'il s'agit de retrouver quelqu'un perdu dans le Grand Nord, il faut savoir quelles sont les ressources disponibles dans la région immédiate. C'est de ce côté que nous pouvons apporter notre aide.

Pour ce qui est de faire connaître les débouchés qu'offre ce secteur aux collectivités du Nord, les gens de là-bas en voient des avions passer et ils montent souvent à bord. Dans le Nord, une personne moyenne voyage par avion six fois plus qu'une personne moyenne dans le Sud. L'aviation n'a rien d'inhabituel pour eux, mais ils apprennent rarement à piloter. Je crois que nous pouvons changer cela.

Tout ne repose pas sur les exploitants aériens, car les ressources restent limitées. Ils font de leur mieux, mais comment faire passer le message aux petits hameaux et aux petites collectivités?

La sénatrice Coyle : Merci beaucoup. Il serait intéressant de voir si le modèle d'Air Inuit pourrait être appliqué à d'autres situations.

Senator Raine: What was the name of the program, again, with Air Inuit?

Mr. Priestley: Sparrow.

Senator Raine: Sparrow, like the bird? Great.

You also talked about the need for maintenance people. I have been under the assumption or am pretty sure that northerners are very good with machinery, like Skidoos and things like that, for instance. So there should be a natural transition for somebody who is interested in small motor maintenance to move on, but is it a question of the recruiting and the opportunities for training?

Mr. Priestley: One of our traditional ways of training people from the North is to take them out of the North and put them into large centres, like Edmonton. With the best of intentions, I would suggest to you that there's a better way of doing it, and that's to go into the communities.

What we don't have in this country at all are apprenticeship programs. There is a solution, if we could get apprenticeship programs so the individual doesn't have to leave Norman Wells. We can put somebody who is working the ramp in Innuvik, and they don't have to leave for eight weeks. I don't know about you, but I don't like being gone for eight weeks, myself. That's very traumatic. Can we work out a better way of doing in-company training, tied in with a federal program of support? There are no pilot apprenticeship programs for aviation in Canada today.

Senator Raine: This is particularly critical when you're dealing with the North because of the vast differences. There used to be apprenticeships, so we've let something good go without realizing the impact on the North.

Mr. Priestley: There's a program in Manitoba that's excellent, out of Red River College, Stevenson Campus. It's the only apprenticeship program for maintenance training that exists. Why isn't there a national program? I don't know why. But there is a national shortage for aviation personnel, broadly writ.

Again, I come back, and I brought this to your attention because, since the resources are tight, is there a way to combine our needs? The one thing I mentioned to you — I'm sorry to be repetitive — is the observer training program. Is that a possibility? Because it's a skill that's required for a bunch of other reasons. That's something a company would like to have. Can we now tie that in and say, "Okay, Glenn Priestley is known in Yellowknife. He can be used if we have a call for a SAR response," whatever that may be?

Senator Raine: Great. Thank you very much.

La sénatrice Raine : Comment s'appelle le programme d'Air Inuit, déjà?

M. Priestley : Sparrow.

La sénatrice Raine : Sparrow, comme l'oiseau. Excellent.

Vous avez aussi dit avoir besoin de personnel d'entretien. J'ai l'impression que les gens du Nord sont très habiles avec les machines, comme les motoneiges et ces choses-là. J'imagine que la transition pourrait se faire naturellement pour quelqu'un qui s'intéresse à l'entretien de petits moteurs. Mais est-ce que la difficulté se situe surtout du côté du recrutement et des possibilités de formation?

M. Priestley : Généralement, quand on forme des gens du Nord, on les sort de là pour les envoyer dans les grands centres, comme à Edmonton. L'intention est bonne, mais je crois qu'il y a une meilleure façon de faire, et c'est d'offrir la formation dans les collectivités mêmes.

Au Canada, il n'existe pas de programme d'apprentis dans ce secteur. La solution serait d'offrir un programme d'apprentis à Norman Wells, pour que les gens n'aient pas à quitter leur collectivité. Quelqu'un qui travaille sur l'aire de trafic à Inuvik n'aurait pas à s'absenter pendant huit semaines pour suivre une formation. Je ne sais pas pour vous, mais personnellement, l'idée de m'absenter pendant huit semaines ne me plaît pas beaucoup. C'est traumatisant. Pouvons-nous trouver une meilleure solution, comme offrir une formation en entreprise avec l'aide d'un programme fédéral? Il n'y a pas de programme d'apprentis dans le secteur de l'aviation au Canada à l'heure actuelle.

La sénatrice Raine : C'est particulièrement important dans le Nord, vu les grandes particularités de la région. Il y a déjà eu des programmes d'apprentis, alors nous avons abandonné une bonne chose, sans savoir quelles répercussions cela aurait pour le Nord.

M. Priestley : Il y a un excellent programme offert au Manitoba par le collège Red River, au campus Stevenson. C'est le seul programme d'apprentis en entretien. Pourquoi n'y a-t-il pas de programme national? Je l'ignore. Je sais par contre qu'il y a une pénurie de personnel de l'aviation à l'échelle du pays.

Je me répète, mais puisque les moyens sont limités, pourrions-nous mettre nos ressources en commun? Je suis désolé d'insister, mais pensez-vous qu'il serait possible de mettre en place un programme de formation des observateurs? C'est une compétence recherchée dans bien d'autres circonstances. Une entreprise pourrait avoir besoin d'observateurs qualifiés. Et parallèlement, pourrions-nous établir ce qui suit? « Glenn Priestley est connu à Yellowknife. Nous pouvons faire appel à lui pour une opération de recherche et sauvetage. » Ou peu importe la forme que cela pourrait prendre.

La sénatrice Raine : Excellent. Merci beaucoup.

The Chair: Thank you, Mr. Priestley, for your presentation and, certainly, for your answers to our questions. Some great information you have provided to us here this morning.

In your earlier remarks, you mentioned the fact that there are some people up North that you would hope to introduce to us when we're up there or get us to meet when we're up there. Regretfully, you can't be there yourself. I'm wondering if you could forward some names to us that we may be able to touch base with. In our couple of days up North, we could arrange to maybe just have them drop by and say hello and just have a general conversation with them. If you could provide some names for us and some contact information to our clerk, we would appreciate that.

Mr. Priestley: Will do.

The Chair: Okay. Thank you very much. Folks, I need to go in camera to discuss Bill C-55 for a few moments and our trip up North, just to clarify a few things. So don't go away.

(The committee continued in camera.)

Le président : Merci beaucoup, monsieur Priestley, pour votre exposé et bien sûr pour vos réponses à nos questions. Vous nous avez fourni des informations qui nous seront certainement très utiles.

Tout à l'heure, vous avez dit que vous auriez aimé nous présenter des gens lors de notre passage dans le Nord. Malheureusement, ce ne sera pas possible pour vous d'être là. Pourriez-vous nous transmettre les noms de ces personnes? Nous pourrions peut-être entrer en contact avec elles et trouver un peu de temps pour discuter avec elles pendant les quelques jours que nous passerons dans le Nord. Si vous pouviez transmettre leurs coordonnées à notre greffière, ce serait très apprécié.

M. Priestley : Bien sûr.

Le président : D'accord. Merci beaucoup. Nous devons poursuivre la séance à huis clos pour discuter brièvement du projet de loi C-55 et pour préciser quelques points concernant notre visite dans le Nord. Ne vous sauvez pas.

(La séance se poursuit à huis clos.)

WITNESSES

Tuesday, May 1, 2018

Strathcona Regional District (Area C):

Jim Abram, (Elected) Electoral Area Representative, Discovery Islands-Mainland Inlets (by video conference).

Thursday, May 3, 2018

Northern Air Transport Association:

Glenn Priestley, Executive Director.

TÉMOINS

Le mardi 1er mai 2018

District régional de Strathcona (Zone C) :

Jim Abram, (élu) représentant de zone électorale, Discovery Islands-Mainland Inlets (par vidéoconférence).

Le jeudi 3 mai 2018

Northern Air Transport Association :

Glenn Priestley, directeur général.